NOSTOP

Periodico FILT-CGIL Nazionale

Numero 84 - dicembre 2014 Euro 2.00

Actv 2

SOMMARIO

Primo Piano 2

E le diseguaglianze? Aumentano

Tempo Presente 3

Se la CGIL *sceglie* il mare aperto del cambiamento

La CGIL che verrà

Oltre la sinistra. *Dentro* la crisi

Dissesto idrogeologico: si continua a morire ogni volta che piove

A 25 anni dalla caduta del muro di Berlino

In Linea 15

TPL in Toscana: una riforma al servizio dei cittadini

TPL in Campania: gare senza riforma e senza tutele

Privatizzare *o smembrare* le Ferrovie?

I porti italiani. Luoghi di trasformazione e aggregazione della logistica

Ma dove vanno i marinai?

Spazio Aperto 27

Mobilità e trasporto pubblico nelle grandi città: la sfida del XXI secolo

La crisi e il congelamento dell'innovazione

Senza Frontiere 32

Le famiglie Arcobaleno: diritti da tutelare

Sguardi e Traguardi 34

Tempi "interni" e tempi "sociali" nella vita delle donne

Le Resistenti di Kobane

Finestre 38

"Torneranno i prati" di Ermanno Olmi

Immagini 39

Muoversi a Venezia

Il servizio fotografico è stato realizzato da Franco Mammana
franco.mammana@fastwebnet.it

E le diseguaglianze? Aumentano

di Franco Nasso, Segretario Generale Nazionale Filt-Cgil

Le disuguaglianze in Italia, e la loro costante crescita, sono la misura più precisa di quanto sono sbagliate le scelte dell'attuale governo, che si muovono in perfetta continuità con le politiche economiche dei governi precedenti.
Ci sono troppe domande che rimangono senza risposta, mentre si perseguono, senza apparenti esitazioni, modifiche legislative che riducono diritti e tutele del lavoro.
Provare a rispondere alla principale delle domande, rispetto agli effetti attesi dalla tanto enfatizzata azione delle cosiddette riforme, sarebbe già un buon indizio di cambiamento, di fronte all'incredibile sordità opposta alle proposte di scelte diverse e all'irrisione delle opinioni non conformi al pensiero del premier e dei suoi supporter.
Bisognerebbe chiedersi se le misure messe in atto sono in grado di ridurre le disuguaglianze e di ricostruire un clima sociale di maggior coesione, attraverso un recupero dell'equità nel carico del costo della crisi. Oggi, grava sempre più sul lavoro, quello che c'è, sempre più precario e con meno diritti, con salari sempre più poveri e, soprattutto, su chi il lavoro lo ha perso o non riesce a trovarlo nella crisi.
La risposta è, purtroppo, scontata. Le politiche economiche che si stanno mettendo in atto e l'attacco ai diritti del lavoro non potranno che aumentare le disuguaglianze e i rischi di tenuta della coesione sociale.
Il filo conduttore rimane quello delle politiche restrittive imposte dall'Europa e quelle, autoimposte, dai governi nazionali che hanno fallito e continuano a produrre i loro effetti nefasti sulle condizioni materiali di milioni di persone sempre più in difficoltà.
Anche nel caso in cui esistesse una minima possibilità che il gioco d'azzardo del nostro governo con il paese avesse un improbabile colpo di fortuna e si potesse rivedere un minimo di crescita, questa non sarebbe mai inclusiva e in grado di ridurre le disuguaglianze, perchè basata sulla competizione sui costi e sulla compressione del lavoro.
L'insieme dei provvedimenti della legge di Stabilità e le scelte in materia di prelievo fiscale non indicano traccia di una possibile redistribuzione della ricchezza che, nei lunghi anni della crisi, si è ulteriormente ridotta, impoverendo una grande parte del mondo del lavoro e dei pensionati.
Le disuguaglianze sono destinate ad aumentare e, con esse, i tanti rischi che il paese sta correndo in un generale processo di esplosione della sfiducia. Lo si è visto con la rinuncia al voto nelle recenti elezioni regionali in Emilia Romagna e Calabria da parte dalla maggioranza degli elettori, con evidenti implicazioni sulla tenuta della stessa democrazia. Rischi che non sembrano essere colti dal governo, che continua il proprio impegno a dividere il paese alimentando le contrapposizioni di tutti contro tutti, provando a caricare le responsabilità della crisi addosso a chi la sta subendo. Fa parte di questo processo l'attacco ai corpi di rappresentanza intermedia, sindacati per primi e, in particolare, la CGIL che avanza proposte alternative di politica economica e di tutela del lavoro.
Sono le scelte che vogliamo far cambiare con le nostre iniziative di mobilitazione e con lo sciopero generale del 12 dicembre, insieme a Uil e Ugl.
Le nostre proposte si muovono in direzione opposta a quelle del governo in tema di disuguaglianze e non siamo in campo solo per contrastare il cosiddetto "Jobs act" e la legge di Stabilità, che non condividiamo. Proponiamo una politica economica e fiscale che non si faccia strozzare sul nascere dai vincoli di bilancio e che renda disponibili investimenti pubblici e privati in grado di produrre una crescita inclusiva senza attaccare i diritti del lavoro.
Si può fermare la crescita delle disuguaglianze, si può invertire una progressione negativa che va avanti da troppo tempo: le leve sono indicate con chiarezza nella piattaforma della Cgil. Sono la leva dell'equità fiscale e del contrasto concreto all'evasione che non sembra far parte delle priorità del governo.
Sono le politiche di investimenti in innovazione e ricerca, con l'obiettivo di far crescere la produttività di sistema che sta arretrando costantemente in Italia, a differenza dei paesi dell'Europa che stanno affrontando meglio la crisi e che, a differenza di noi, non hanno giocato tutto sui costi, attraverso la precarizzazione e l'impoverimento del lavoro che ha gelato i consumi e alimentato la recessione.
Con lo sciopero generale del 12 dicembre sosteniamo le nostre proposte, dopo la grande manifestazione del 25 ottobre e le tante iniziative messe in campo in questo difficile autunno.
Dentro le proposte della CGIL ritroviamo le grandi questioni irrisolte nel settore dei trasporti: dal taglio dei servizi che contribuiscono all'impoverimento del mondo del lavoro e dei pensionati, al blocco dei contratti, alla dismissione insensata di fondamentali aziende delle infrastrutture pubbliche di trasporto, alla necessità di togliere dallo sfruttamento e dall'illegalità il nostro grande comparto degli appalti pubblici e privati.
Nei trasporti ritroviamo un perfetto spaccato di quanto manca e di quanto va fatto, anche qui, sul contrasto alle disuguaglianze.
Sappiamo che non finisce tutto con lo sciopero del 12, che è una delle nostre iniziative nell'ambito di una mobilitazione che non sarà né breve né semplice. Lo sciopero generale è un impegno straordinario che deve riuscire al meglio e che rappresenta la massima risposta conflittuale che mettiamo in campo e che, da solo, rende evidente la straordinaria portata delle nostre rivendicazioni a fronte dell'indisponibilità del governo.
Dovremo decidere come dare continuità e sostegno alle nostre proposte, con quali iniziative, con quali alleanze, sapendo che le alleanze si costruiscono sulla bontà delle proposte stesse e sulle risposte da dare a chi sta soffrendo il peso della crisi.
Lo dovremo fare, respingendo, con il merito delle proposte e con l'articolazione delle nostre iniziative, l'immagine comoda per la propaganda del nostro capo del governo di una CGIL antagonista che si muove senza ancoraggio con il merito delle proposte. Le avanziamo, mettendo da parte, anche nella nostra discussione interna, il rischio di uno sconfinamento in una conflittualità permanente che, quella sì, potrebbe far comodo a chi si illude di regolare i conti con la CGIL, confinandoci sul terreno della sterile protesta.

Se la CGIL *sceglie* il mare aperto del cambiamento

di Alessandro Genovesi - Segretario Generale CGIL Basilicata

Ringraziando la rivista della Filt Cgil, ne approfitto per socializzare riflessioni e analisi, alla vigilia di uno sciopero generale che ci consegna, oggi, una grande responsabilità: rappresentare un'alternativa di medio periodo ad una crisi che è crisi economica, ma anche crisi politica e democratica e farlo ripartendo da cosa vuol dire oggi essere sindacato confederale, agente contrattuale tanto a livello aziendale che nel territorio.
Riconoscendo, in questa fase, dentro coordinate comuni, l'importanza di sperimentare, ricercare e praticare strade anche in parte nuove. Perché gli scenari sono inediti, il rapporto con la politica da impostare su basi nuove e perché la crisi della rappresentanza attraversa non solo il sindacato, ma anche il mondo dell'impresa e quindi l'intera struttura delle relazioni sindacali.
Nel nostro piccolo, in Basilicata, queste "sperimentazioni" stiamo provando a farle: gestendo la vertenza "petrolio" (cercando di governare i processi in atto) con un contratto di sito che ha posto al centro tutela dell'ambiente e della sicurezza, oltre che "clausole sociali" nei cambi di appalto (sottoscritto nel 2012), e che ora, con l'accordo del 6 agosto scorso, ci vede impegnati in una sperimentazione per cui il committente Eni si va facendo carico di ridurre le sperequazioni salariali dentro le diverse imprese dell'indotto, indipendentemente dalle afferenze contrattuali.
Oppure potrei citare la vertenza dei lavoratori usciti dalla mobilità in deroga, per cui la Basilicata sarà la prima regione a sperimentare in maniera diffusa il "reddito minimo di inserimento per accompagnare e tutelare queste fasce a rischio"; o ancora, "lo scambio" tra riorganizzazione del sistema sanitario (puntando a centri di eccellenza, ad una rete con meno presidi ma più qualità) recuperando risorse per abolire il ticket aggiuntivo sulle prestazioni diagnostiche; o ancora, la vertenza che, insieme ad Alleanza delle Cooperative, ci vede impegnati per sperimentare modelli innovativi di cooperative sociali finalizzate al reinserimento di disoccupati di lunga durata. Vertenze che sembrerebbero slegate da chissà quali ragionamenti alti, ma che invece rappresentano il tentativo quotidiano delle compagne e compagni della Cgil di Basilicata - con errori, limiti, contraddizioni - di provare a stare "in mare aperto" e che, non a caso, hanno accompagnato anche una riflessione sui nuovi modelli organizzativi che intendiamo darci.
Partiamo, quindi, dallo sciopero generale del 12 dicembre prossimo, dalle ragioni di merito che accompagnano la nostra protesta e che - dopo il tentativo non riuscito di isolarci - ci vede insieme alla Uil interrogarci su come proseguire poi, su come allargare alleanze e sostenitori.
E su questo permettetemi di problematizzare alcuni punti.
Perché è evidente che la nostra mobilitazione, le nostre riflessioni e soprattutto il nostro decidere cosa facciamo dopo non sono riducibili ad una "mera vertenza" per modificare il job act o ridurre i danni della legge di stabilità, su cui nel merito abbiamo non una ma mille ragioni, ma in generale a come - a fronte della continuità delle politiche di austerità in Europa, al perdurare di una crisi che incancrenisce i limiti del nostro apparato produttivo - inseriamo la mobilitazione dell'oggi e del domani evitando il più possibile di vederci spiazzati, se non leggiamo fino in fondo il nesso tra crisi del modello europeo, crisi sociale, crisi istituzionale e democratica e - al contempo - lo schema di "gioco" su cui Renzi punta e quindi il nostro ruolo.
Mi spiego meglio: il fenomeno Renzi ci consegna sul terreno politico la chiusura di un ciclo e la possibilità che si affermi, per la prima volta nella nostra storia (e mi chiedo quanto ne siamo consapevoli), l'obbligo (non la scelta) di una navigazione "in mare aperto". Non il terreno che ben conosciamo di un conflitto con la destra

politica, con Berlusconi e le sue politiche liberiste/autoritarie, ma il terreno di un'inedita forte dialettica con una parte politica che - al netto di astensionismo, partiti minori e Grillo - una parte del nostro popolo vota o riconosce comunque come l'unica offerta politica in campo per evitare ulteriori disgregazioni o, alla luce dell'evoluzione della Lega e del Movimento 5 stelle verso un nazionalismo di ritorno, possibili salti nel buio. Anche alla luce di una possibile "cannibalizzazione" dei moderati da parte del PD di Renzi.
Se questo è uno scenario possibile, se il "mare aperto" è una strada obbligata e una prospettiva non a breve, allora la nostra autonomia politica progettuale e una nuova funzione contrattuale, vertenziale e sindacale si devono coniugare con una strategia di alleanze articolata e, più in generale, devono rappresentare la bussola con cui riposizionarci, senza delegare a nessuno (partito o singoli) il nostro ruolo, consapevoli fino in fondo che autonomia non vuol dire solipsismo o chiusura in recinti identitari, oggi che il mondo è già cambiato; anzi, tutto il contrario.
Perché la contraddizione diviene poi più palese e più complessa da gestire, in quanto questa novità politica coincide con una continuità di politica economica basata su una competizione al ribasso del costo del lavoro come leva di svalutazione alternativa alla lira che non c'è più e ad un euro imbrigliato dall'assenza di una politica sociale industriale a scala europea. E coincide con il male oscuro di una sinistra politica europea sempre più al lumicino e di un sindacalismo nei paesi mediterranei sempre più consunto.
È su questa "palude" che parte degli interessi economici - che si cementano intorno al job act e legge di stabilità - si incontrano con il "galleggiamento" di un Presidente del Consiglio che, ancor prima che con noi, rischia di scontrarsi (e farci tutti andare a sbattere) con la complessità di governare un Paese in questo contesto e con l'economia reale che, finché sarà prigioniera di una visione unica mercatistica, non potrà che far aumentare disuguaglianze.
Sempre se tutto questo è vero o plausibile e se giungono al pettine i nodi di una crisi di modello economico, allora prendiamo atto che questi sono i nodi anche di una crisi delle relazioni industriali e della funzione generalista del sindacato confederale nei confronti del Governo. Mi chiedo e vi sottopongo alla riflessione: oltre il 25 ottobre e oltre il 12 dicembre, come mettiamo a valore, al massimo possibile, le nostre mobilitazioni? Quali terreni scegliamo oltre la protesta, cioè, dopo il 12 quali strategie, quali alleanze sociali, quanto investimento sui rapporti unitari e quali tentativi di avanzamento proponiamo ai nostri, all'intero mondo del lavoro e dei lavori e al Paese?
Pongo in esplicito, e un po' provocatoriamente, questi temi per sollecitare un dibattito che, ovviamente, vede nella massima partecipazione allo sciopero del 12 un impegno strategico, su cui sono convinto anche il numero di questa rivista ricorderà temi e parole d'ordine.
Guardando a noi, alla stagione contrattuale che già a gennaio 2015 vedrà milioni di lavoratori coinvolti, mi pongo il tema di una pratica che continui a rappresentare concretamente un'alternativa all'attuale politica economica ed industriale ma, al contempo, ci eviti isolamenti felici ma improduttivi.
Guardando al Sud, come riapriamo concretamente il tema investimenti - occupazione - qualificazione produttiva, sia a livello di settore, sia di interlocuzione con Governo centrale e Governi Regionali? Quanto il Piano del Lavoro si pratica nei territori veramente (oltre la Basilicata, che è poco più di un quartiere di Napoli o di Roma) e non lo si lascia impolverare nei cassetti?
Molto dipenderà se sapremo agire la principale leva a nostra disposizione e che è connaturata alla nostra funzione di sindacato confederale. Di sindacato che non si arrende a diventare solo soggetto unificante delle proteste o sindacato minoritario: alimentare coesione sociale; alimentarla in ogni sua forma, visto che la disgregazione del Paese, delle sue classi, delle sue generazioni, dei suoi territori, è il vero assillo che ci perseguita e che dobbiamo fare in modo perseguiti anche il Governo.
E ritorno al tema alleanze: come le pratichiamo e alimentiamo veramente - dal

pensiero del neo cattolicesimo sociale che con il nuovo Papa conosce una rivitalizzazione (e che noi poco stiamo indagando e "usando") ai soggetti organizzati, ad aree parlamentari e di Governo - affinché siano volta per volta più ampie, ci accompagnino anche solo per un tratto di strada?

Pensiamo al rapporto con le Regioni e alla dialettica tra Regioni e Stato Centrale su welfare, servizi, trasporto pubblico locale. O ancora alle Provincie, con l'intreccio tra decreto Del Rio, riforma Madia e tagli della legge di Stabilità.

E pensiamo ai comuni, molti dei quali, con i nuovi tagli, costretti alla tagliola dell'aumento delle tasse locali o della riduzione dei servizi o dell'avvio del dissesto.

Da questa riflessione scaturisce allora un'altra considerazione: abbiamo fatto di tutto, e siamo disposti a fare di tutto, per tenere il fronte unitario anche con la Cisl, le cui contraddizioni dopo la proclamazione del 12 ritengo si acuiranno, visto l'effetto di isolamento ed incomprensione che intorno alla Cisl potrebbe emergere dal basso? Sulla vertenza del pubblico e della scuola come Confederazione dobbiamo aiutare realmente il processo unitario, non disarticolarlo secondo una moda che a me non piace e per cui un giorno si scommettono tutte le fiches sull'unità d'azione e il giorno dopo decidiamo di andare avanti, a prescindere, da soli. E queste cose le dico ora, in un contesto in cui lo sciopero con la Uil ci aiuta oggettivamente e certo che discutere collettivamente possa far avanzare il ragionamento dei gruppi dirigenti, a partire dal sottoscritto che ha più dubbi che soluzioni.

E quando penso al tema dei percorsi e delle alleanze, nazionali e sui territori, penso ai rapporti con la Cisl, con le amministrazioni locali, con le associazioni di impresa, con Confindustria, con le aziende (che non sono tutte uguali e non vanno trattate tutte allo stesso modo), penso alle forze politiche, a partire dalla principale forza parlamentare (il PD), per ottenere il massimo possibile nel contesto dato. Un contesto di Governo PD-Nuovo Centro Destra. Un contesto con Renzi. Lo dico perché è con il contesto reale che facciamo i conti e con le contraddizioni a cui accennavo prima.

Pongo il tema senza nostalgie, senza la sindrome dell'orfano, perché appunto pongo il tema del tenere aperte contraddizioni anche in casa di altri.

E la stessa logica mi porta ad interrogarmi se abbiamo rinunciato a praticare una riforma del modello contrattuale, per governare difesa dell'occupazione e rilancio degli investimenti privati, alla luce della forte crisi di Confindustria, dello sfilacciamento delle associazioni di impresa. Per cui, prima agiamo tutte le potenzialità del Testo Unico sulla rappresentanza e meglio è.

Prima affrontiamo il tema di un CCNL che serve, perché il tessuto produttivo italiano è fatto di PMI e serve a tutti un sistema che impedisca dumping contrattuale e salariale, ma sempre di più decidiamo con coerenza di scommettere su contrattazione aziendale, territoriale, di sito (e noi qualche esperienza l'abbiamo fatta), prima parleremo a pezzi del mondo dell'impresa che hanno bisogno di "governare" i processi. E allora, uno dei punti è, anche alla luce delle prossime tornate di rinnovi: siamo pronti, siamo attrezzati e questo è parte essenziale con cui continuare a stare in campo?

Perché, dopo il 12 dicembre, dobbiamo porre il tema che coesione sociale e nuova occupazione sono facce della stessa medaglia e si alimentano a vicenda. E allora ruolo del pubblico anche, del welfare; ripresa della piattaforma unitaria su fisco e pensioni, proprio in chiave di consumi interni per l'economia e nuova occupazione per i giovani. E quindi centralità della nostra funzione, della mediazione sociale che è per definizione figlia della rappresentanza collettiva. Perché il lepenismo alla "no antri" è dietro l'angolo, perché la crisi dei corpi intermedi da un lato e il tentativo di non riconoscerne funzioni dall'altro alimenta questo rischio e sconfiggerlo, rimettere nuove relazioni sociali in campo, è parte della cura. Ed è parte di come, anche nei confronti del Governo Renzi, pratichiamo un'alternativa che contribuirà a farne spostare la linea politica. Almeno, dobbiamo provarci realmente, fino in fondo.

La CGIL che verrà

di Nino Baseotto, Segretario Confederale CGIL nazionale

Bella, enorme, colorata, pacifica, determinata: questa è stata la piazza del 25 ottobre a Roma per la manifestazione nazionale della CGIL.
Una delle più imponenti nella storia del Sindacato confederale.
Non solo ha smentito tutti coloro che si affannano a disquisire del fatto che oramai non rappresentiamo più nessuno e siamo un vecchio arnese con lo sguardo rivolto al passato, ma ha anche dimostrato come il "popolo" della CGIL sia fatto di giovani e pensionati, lavoratori e disoccupati, precari e meno precari, nativi e migranti, donne e uomini diversi tra loro, che si riconoscono nei valori della solidarietà e della confederalità, uniti nel chiedere lavoro, dignità e uguaglianza, determinati a rivendicare che la politica economica e sociale in Europa, come in Italia, cambi verso davvero.
Ora ci attende la sfida dello sciopero generale. Il 12 dicembre saremo contati, misurati, pesati. Guai se pensassimo che, sull'onda dell'entusiasmo per il successo del 25 ottobre, la riuscita dello sciopero generale sia un fatto acquisito.
Come ogni sciopero va preparato, conquistando l'adesione lavoratrice per lavoratrice, lavoratore per lavoratore, creando consenso ed alleanze nel Paese, a partire dall'insieme del mondo del lavoro.
Senza ombra di dubbio, l'indizione unitaria dello sciopero da parte della UIL e nostra è il vero fatto nuovo, perché toglie a tanti la strumentalità dell'argomento dell'isolamento della CGIL nel panorama confederale italiano, perché segna la sanzione di un allargamento di quel già ampio schieramento, non solo sindacale, che considera le scelte di politica economica e in materia di lavoro dell'attuale Governo sbagliate e si compatta attorno a proposte precise, ancorché semplici, che hanno l'esplicito obiettivo di far cambiare verso agli orientamenti e alle decisioni dell'Esecutivo. A maggior ragione oggi, nel settimo anno di questa devastante crisi e in presenza di un'offensiva martellante contro il Sindacato e, più in generale, il ruolo dei corpi intermedi.
Avremmo voluto che il 12 dicembre fosse un appuntamento compiutamente unitario di mobilitazione e di lotta. Non è stato possibile: l'indisponibilità della CISL, anche solo a considerare la possibilità di un'astensione dal lavoro di carattere generale, è ad oggi molto netta. Non ci rassegniamo: continueremo a lavorare per costruire momenti e iniziative unitarie, nelle categorie, nei territori, nelle aziende.
Rispettiamo come sempre le posizioni e le scelte altrui. La nostra disponibilità unitaria e, allo stesso tempo, la nostra determinazione ad agire come Organizzazione assieme a chi ci sta, laddove non sia possibile farlo tutti insieme, sono da tempo note.
Registriamo una reazione molto nervosa, talvolta al limite dell'intolleranza, da parte del Governo e dello stesso Presidente del Consiglio che, una volta ancora, si dimostra più a suo agio nell'arte della propaganda degli annunci e delle battute più o meno di spirito che non in quella del confronto e dell'ascolto delle rappresentanze sociali.
Paradigmatica, in questo senso, è la pretesa di falcidiare il fondo per i Patronati. Un provvedimento che nasce dall'ossessione quasi parossistica di colpire il Sindacato, senza rendersi conto – perché non si conosce la materia, né si è interessati a conoscerla – che, in realtà si colpisce al cuore un pezzo di stato sociale, una delle poche tutele che lo Stato ancora garantisce a tutti e in forma gratuita.
Provvedimento socialmente iniquo perché mette le persone più deboli innanzi all'alternativa tra il dover pagare per vedere riconosciuti alcuni diritti fondamentali o l'essere costretti a rinunziare a queste tutele.
Provvedimento anche autolesionista per chi lo ha concepito, perché colpisce la condizione di milioni di persone, di cui una buona parte elettori o potenziali elettori del principale Partito che sostiene questo Governo.
Questo accanimento contro i corpi intermedi pone più di qualche interrogativo sull'idea che il Presidente del Consiglio ha della democrazia sostanziale di questo Paese.
Del resto, le parole del Presidente Renzi "non m'importa dell'astensionismo" - a proposito del crollo di partecipazione al voto nelle recenti elezioni regionali in Emilia Romagna e in Calabria- non possono che preoccupare.
Trovo, infatti, inconcepibile che una delle più alte cariche dello Stato si disinteressi così platealmente del fatto che quasi il 65% degli elettori abbiano deciso di non esercitare il proprio diritto democratico di voto.
Qui c'è una differenza profonda con la cultura ed i valori della Cgil: per noi, da sempre, la partecipazione alla vita democratica, in tutte le sue forme (e quindi in primo luogo nel voto per le assemblee elettive) è stata e rimane un fattore essenziale e determinante, la cifra della vitalità democratica. Per il rispetto

che nutriamo per la buona politica e anche (e soprattutto) per il valore della partecipazione delle persone alla vita democratica di un Paese, come di un Comune, piuttosto che di un partito, un'associazione o un sindacato.
Questa fase così intensa, dal punto di vista delle nostre iniziative rispetto ai provvedimenti del Governo in materia di lavoro e di politica economica, non ci ha fatto però dimenticare la decisione assunta al congresso di convocare la Conferenza di Organizzazione, che – questo è certo - terremo nel 2015.
All'inizio del prossimo mese di gennaio, si terrà un seminario nazionale del gruppo dirigente per impostare i temi della Conferenza, che saranno poi discussi ed approfonditi dalla Commissione che il Comitato Direttivo della CGIL ha eletto proprio per preparare la Conferenza. Ovviamente spetta a quella Commissione entrare nel merito e prospettare scelte e soluzioni.
Mi limito pertanto ad alcune osservazioni di carattere generale.
Nell'Organizzazione vi è un diffuso bisogno di cambiamento, perché tutti ci rendiamo conto che le trasformazioni sempre più rapide e profonde che attraversano il mondo del lavoro ci richiedono una costante capacità di adeguare la nostra strategia contrattuale e le nostre politiche organizzative.
Vogliamo essere protagonisti del nostro cambiamento, perché la cosa peggiore sarebbe quella di subire un cambiamento imposto dalle circostanze o da decisioni altrui.
Per questo, la nostra idea non è quella di trasformare la Conferenza di Organizzazione in una sorta di ricettacolo di tutti i problemi, piccoli o grandi che siano, che dobbiamo risolvere (per affrontare i quali sono più che sufficienti le normali prerogative dei nostri organismi dirigenti), bensì pensiamo che la Conferenza debba avere il compito di decidere qualità e sostanza del cambiamento della CGIL per i prossimi anni.
Un cambiamento organizzativo che deve essere strettamente connesso alla nostra strategia contrattuale fondata sulla scelta dell'inclusione, dell'articolazione e della partecipazione.
In questo senso, mi pare che dovremo affrontare alcuni temi di fondo, molto sentiti all'interno della CGIL e non solo. Ne voglio citare solo tre.
In primo luogo, come rendiamo più ricca e partecipata la nostra democrazia di Organizzazione, riguardo sia alla selezione e scelta dei gruppi dirigenti, sia alla formazione delle decisioni e alla definizione delle scelte. In altre parole, da un lato, come riaffermiamo e rendiamo ancora più forte il tratto della collegialità della direzione, in un'epoca nella quale personalismi e leaderismi la fanno da padrone; dall'altro, come rafforziamo i percorsi democratici interni rispetto alla velocità con la quale oggi si determinano molte decisioni ed in presenza anche della scelta di alcuni di non riconoscere più ruolo e funzioni dei corpi intermedi e della mediazione sociale.
In secondo luogo, quali regole e quali strumenti ci diamo per promuovere una più ampia e determinante partecipazione alla vita dell'Organizzazione da parte delle delegate e dei delegati e degli attivisti delle Leghe dei pensionati. E quindi, in tale contesto, quale il ruolo e quale la cogenza della formazione sindacale, che noi riteniamo vada rilanciata, estesa e rafforzata.
Un terzo aspetto è sicuramente, a mio modo di vedere, come stiamo sul territorio, contemperando capillarità della presenza e funzionalità delle strutture, sotto il profilo dell'iniziativa sindacale e della sostenibilità economica e finanziaria.
Il riassetto istituzionale recentemente votato dal Parlamento, oltre alle contraddizioni che ben conosciamo (pensiamo al superamento delle Province che, di fatto, "sospende" funzioni proprie delle autonomie locali senza riassegnarle e precisarle e apre un drammatico problema di migliaia e migliaia di persone che rischiano di restare senza lavoro), ci mette di fronte alla costituzione delle aree metropolitane e all'opportunità di

individuare le cosiddette aree vaste.
La lunga esperienza che abbiamo maturato, dalla Conferenza di Montesilvano ad oggi, ci ha insegnato che le specificità con le quali dobbiamo fare i conti postulano di darci criteri univoci a valere per tutti, unitamente ad una necessaria e regolata flessibilità dei modelli e delle soluzioni.
Sono, ad esempio, personalmente convinto che in una regione la decisione se si debba, o no, andare alla costituzione di una struttura confederale di area vasta non possa che spettare al comitato direttivo confederale di quel regionale, sulla base di un indirizzo e di criteri decisi a livello nazionale.
Così come penso che sia giusto chiedere alle Categorie dei lavoratori attivi di essere protagoniste, insieme allo SPI, del nostro decentramento, ma – al tempo stesso – si debba dar loro gli strumenti per avere sul territorio strutture realmente capaci di autonoma iniziativa sindacale e organizzativa.
Com'è noto, ho maturato la mia esperienza sindacale in Lombardia, nell'area metropolitana, a livello regionale e in una Camera del Lavoro di piccole dimensioni.
Ho così tratto la profonda convinzione che la CGIL debba sempre ambire a essere un'Organizzazione con un forte e unico profilo confederale e identitario, abbinando a questo la sapienza e la capacità di dotarsi di soluzioni politico – organizzative ragionevolmente flessibili per aderire – come si sarebbe detto una volta – alle pieghe della società e del mondo del lavoro in particolare.
Questi primi mesi della mia esperienza a livello nazionale rafforzano in me questa convinzione.
Una politica organizzativa, infatti, ricondotta a principi e criteri univoci e che si articoli flessibilmente nei diversi contesti è lo strumento necessario per una CGIL che voglia – ancor più di oggi – mettere a valore la ricchezza e pluralità di esperienze che già esistono e che sia efficace nel far emergere le grandi potenzialità che abbiamo.
Conferenza di Organizzazione, quindi, come cifra del cambiamento di cui abbiamo bisogno. Per farla ci serve, a mio parere, un percorso snello, non burocratico, che scelga di scommettere sulla partecipazione attiva delle nostre delegate e dei nostri delegati, delle attiviste e degli attivisti delle nostre Leghe, oltre che sull'impegno corale del gruppo dirigente.
Perché alla CGIL serve un cambiamento vero, profondo. Le passerelle e gli happening propagandistici li lasciamo, una volta di più, ad altri. Agli slogan, alle battute e alla vuota apparenza, noi preferiamo la sostanza.

Oltre la sinistra *Dentro* la crisi

di Nino Cortorillo, Segretario Nazionale Filt-Cgil

La trasformazione radicale del Pd, e del centro sinistra, è avvenuta in pochissimi mesi e non è causa di una usurpazione storica, ma delle due crisi che si sono accumulate in questi anni senza risposte: la crisi della sinistra e la crisi del paese. A cui va aggiunta la crisi della destra e quella evidente della leadership di Berlusconi.

"Si parla di una politica di centrodestra e di una politica di centrosinistra, si vive l'alternanza dei loro rispettivi governi. L'ultimo governo di centrodestra ha suscitato moltissime proteste ed è stato sconfitto nelle elezioni. Con l'arrivo del governo di centrosinistra è successo però un disastro: le proteste non sono finite e i cittadini che protestavano durante il governo di centrodestra hanno continuato a farlo. Ciò è accaduto perché si è rappresentata la sinistra in maniera imperfetta e quindi, anziché rassegnarsi a questo centrosinistra, ma anche a questo centrodestra, bisogna andare oltre. È una ricerca aperta laicamente a tutti, che non ha primati, nel tentativo di delineare un futuro che, insieme alle critiche del presente e del passato, indichi le speranze che sono tutte reali, se lo vogliamo, già nell'oggi".
Queste poche righe sono tratte dal libro "Le parole della politica" di Vittorio Foa e risalgono al 2008.
Eravamo già allora dentro una crisi evidente sia del centrosinistra, largo spazio che andava da Mastella ai centri sociali, che del centrodestra, un coagulo che ruotava intorno alla persona ed agli interessi di Berlusconi e che univa post fascisti, leghisti, sino ai ceti produttivi del paese.
Una crisi che delineava una fragilità del paese e che attraversava ormai da anni in modo orizzontale ogni luogo sociale e politico. Crisi di progetto, crisi di una comunità nazionale con sempre meno riferimenti comuni.
Si riducono legami sociali e valori collettivi, salvo quelli derivati dal passato, ma incapaci di generarne di nuovi come basi e fondamenta di un nuovo progetto. Con un conflitto sociale e politico che in questi anni ha quasi sempre tentato di difendere e quasi mai costruire. Generando così una frattura sociale e generazionale tra chi difende quel che ha, o aveva, e chi si sente estraneo ad un passato visto come causa dei propri problemi.
Dagli anni '90 si era fatta evidente la frattura con i quattro decenni precedenti, durante i quali la crescita economica e sociale aveva accompagnato il formarsi di una Italia profondamente diversa dal passato, non solo più ricca ma più giusta, con più opportunità, con un welfare che ci aveva avvicinato ai paesi dell'Europa. Dentro un capitalismo che aveva avuto la capacità di redistribuire, attraversato com'era da un conflitto civile, sociale e politico che, pur in un equilibrio precario, era fattore insieme di continuità e cambiamento.
Dagli anni '90 abbiamo vissuto il venir meno delle vie di fuga utilizzate per compensare la debolezza della trasformazione economica e produttiva iniziata negli anni '70.
Fine quindi della possibilità di svalutare la moneta (che creava competitività sui mercati esteri, ma riduceva salari e redditi), in una spirale che ci stava portando fuori dell'Europa.
Fine della leva dell'aumento del debito pubblico, su cui si scaricava ogni costo sociale e politico che non trovava nell'economia reale la sua capacità di generare risorse.
Entra in crisi, e non solo per scelta ideologica, il ruolo dello stato motore di investimenti pubblici perché la degenerazione di molte imprese pubbliche, diventate dominate dai partiti, le aveva trasformate in soggetti che bruciavano ricchezza e opportunità, anziché generarne per la società.
Con gli anni '90 si fa evidente la progressiva riduzione della crescita economica del paese. Intere filiere industriali centrate sulle grandi imprese pubbliche e private scompaiono. Le grandi famiglie del capitalismo nazionale spostano i loro investimenti dall'industria e dai servizi, oggetto della nuova competizione globale, ai nuovi monopoli lasciati dal pubblico o verso nuova finanza.
Istituzioni deboli, politica senza progetti di sistema o nazionali (si salvano solo i primi anni del centro sinistra da Amato a Prodi a Ciampi), soggetti sociali più orientati a difesa dell'esistente.
I tanti ceti o corporazioni, coperti da ogni bandiera, di cui si compone il paese pronti a mobilitarsi solo *per sé e contro altri.*
Una sinistra che, con la scomparsa dei partiti storici, tra loro spesso in competizione ostile, si dimostra incapace di reinventarsi, di ricostruire un proprio spazio che non fosse il frutto di mediazioni spesso culturalmente ridicole (come mettere insieme Togliatti e De Gasperi) o la lotta senza quartiere di gruppi dirigenti in una logica personalistica e non leaderistica.
Il pensiero di Foa precede la crisi del 2008, da cui non si è mai usciti. Segna, quindi, come una cesura dentro cui la politica ha dimostrato la sua rinnovata incapacità ad affrontare i cambiamenti insieme nazionali, europei e mondiali.
Era ed è evidente che la fragilità sociale, economica ed istituzionale del paese, spesso senza un luogo capace di orientare e decidere ed incapace di autogenerare difese ed anticorpi alla crisi, dal 2008 non poteva non scaricarsi sui soggetti di rappresentanza politica e sociale a cui guardano cittadini e corpi sociali e a cui pongono domande e chiedono risposte.
Spesso confuse e contraddittorie. Spesso prive di connotati ideologici o politici.
L'intreccio delle tante crisi e della percezione che la politica non era in grado di trovare nelle scelte del passato la propria

forza decisionale, penso sia la vera ragione che ha portato Renzi alla guida prima del Pd e subito dopo del governo.
Non sono iscritto a quel partito da molti anni e mi sono limitato a partecipare alle primarie quando lo ritenevo importante. Avevo un giudizio negativo prima, che non è mutato. Si è accentuato un profondo disagio nel trovare luoghi, comportamenti, persone e identità o condivisione di una modalità del fare politica e di quali argomenti fare il centro della propria azione. E guardo con forte critica a coloro che, dentro la Cgil, si schierano in aree o correnti di altri partiti. O ai politici che usano la platea della Cgil per le loro ambizioni. O ai sindacalisti che usano il sindacato come platea politica. Quasi che i leader della Cgil siano dati dai sondaggi o dall'auditel e non dai suoi iscritti.
Ma dalla crisi della politica, che è causa e conseguenza di quella del paese, non si esce accentuandone la sua debolezza. O riproponendo liturgie passate.
La trasformazione radicale del Pd, e del centro sinistra, è avvenuta in pochissimi mesi e non è causa di una usurpazione storica, ma delle due crisi che si sono accumulate in questi anni senza risposte: la crisi della sinistra e la crisi del paese. A cui va aggiunta la crisi della destra e quella evidente della leadership di Berlusconi. E di un campo della destra dove è già in atto la conquista della nuova leadership. Augurando al paese che all'anomalia Berlusconi non ne segua un'altra, fatta di populismo e contro l'Europa.
Renzi ha occupato questo vuoto, ripristinando il potere della politica nel rapporto con le altre strutture dello stato e dei cosiddetti corpi intermedi e delle rappresentanze sociali.
L'oltre che richiamava Foa è diventato un oltre la vecchia e una immaginaria sinistra. Che non significa destra o altra categoria politica. Ma, appunto, oltre i recinti abituali. Occupando spazi che socialmente non erano mai stati nemmeno avvicinati. Restano le storie personali, ormai solo personali, ma è finita una storia, o meglio le tante storie collettive confluite nel Pd.
Una nuova egemonia che unisce leadership personale, partito come strumento decisionale, azione di governo. Con la conclamata capacità di utilizzo dei media e di creare una grande aspettativa.
In questo agire, il tema diventa tattico e strategico insieme. Riforma della costituzione e delle istituzioni, legge elettorale, scuola, job act, sono strumenti che sono usati come fine e come mezzo. Cento cantieri aperti, e quasi nessuno ad oggi chiuso, su cui s'innesta un'azione politica mai scissa da un'azione mediatica che divide tra fautori del nuovo e conservatori.
Non tra destra e sinistra.
Temi irrisolti che sono frutto della crisi o delle scelte avvenute negli anni e che sono usati contro una parte del paese. Ogni proposta deve avere un bersaglio. Un nemico. Verso cui rivolgere la battaglia.
Il metodo, ad oggi, è efficace e ha generato consensi cui mai nessun partito di sinistra o centro sinistra sia arrivato.
Imputare al sindacato la responsabilità della disoccupazione giovanile o dichiarare convintamente che i licenziamenti individuali sono lo spartiacque tra la vecchia sinistra e la nuova modernità genera, almeno in me, rabbia e domande di senso cui non so darmi risposte razionali.
Ma il punto ritorna all'origine. La novità politica di Renzi, in questo come lo era stato Berlusconi, si dichiara estranea alle responsabilità e decisioni assunte prima di lui.
Il passato, come fosse un tritacarne dentro cui può andare indistintamente tutto ed ognuno, diventa la causa dei mali presenti.
Non è un caso che il tema generazionale sia diventato un discrimine, un valore in sé. Ma anche questa è oggettivamente una risposta ad una classe dirigente nazionale di scarsa qualità, che ha vissuto il proprio ruolo come conservazione del potere e del proprio ruolo.
Renzi appare dirompente, poco incline alle mediazioni ed alle liturgie della contrattazione.
Tanto Veltroni era cinefilo quanto Renzi appare cinetico. Il tempo usato per discutere è rappresentato come uno spreco. In realtà, la mediazione non esiste se si vuole rendere evidente un giudizio negativo dell'interlocutore. Ogni atto o gesto deve avere un ritorno di consenso.
Convocare il sindacato alle 8 di mattina e dar tempo un'ora per affrontare legge di stabilità e job act è uno degli atti più umilianti cui il sindacato sia stato chiamato. Con quel gesto Renzi voleva dire al paese "il sindacato che dice di avere milioni di iscritti e mi critica ferocemente, guardate come posso permettermi di trattarlo". Al contrario, se un suo progetto non può essere imposto con la sua forza o richiede una mediazione, sarà disponibile a confrontarsi con chiunque. Da Berlusconi a Grillo. Cambiando anche oggetto e contenuto della proposta in corso d'opera. Anche aggiornandola rapidamente al mutare del contesto o di una convenienza. Ma lasciando nell'immaginario collettivo l'impronta di chi ha avviato il cambiamento. Si presentano scelte strategiche, ma in realtà la tattica domina ogni scelta. In un continuo mettere al centro temi diversi costruendo con abilità un'agenda politica solo sui temi che abbiano una dinamica di scontro tra vecchio e nuovo e dentro la quale i riferimenti destra/sinistra siano quasi inesistenti. I suoi interventi nelle fabbriche in giro per l'Italia sono simbolicamente perfetti.
Non so se esista un renzismo come fenomeno culturale oltre che politico, ma certo emerge una classe dirigente che è composta da una parte della vecchia classe dirigente del Pd, che appare come passata da un periodo di rieducazione, e da una nuova generazione che spesso esprime concetti con una tale brutalità e superficialità che ci si domanda quale selezione e prove abbiano mai superato. Quale storia conosca, oltre esser parte di questa *nouvelle vague* in realtà molto vaga. Come quando si legge che "la riforma del lavoro serve a superare il vecchio scontro tra padroni ed operai".
L'attuale Pd è, di fatto, un grande partito nazionale. Come lo sono stati i grandi partiti della sinistra italiana. Che rappresenta,

con circa il 40% di consensi, ogni strato sociale. Immaginarsi invece "partito della nazione" è una sciocchezza in sé. Ma tale e tanta è la repulsione per l'agire della sinistra, e non solo negli anni precedenti, che sembra non esista barriera logica anche verso questa proposta. I partiti si richiamano ad un elaborato sistema ideologico o di idee o di riferimenti culturali. Richiamarsi alla nazione come fosse un'entità politica definita significa, dentro un apparente nuovo linguaggio, privare di contenuto un soggetto politico.

Ho ferma opinione che la trasformazione del paese era già avvenuta prima di Renzi e non si ritornerà indietro. In questo nessun rimpianto.

Appaiono, però, irrisolti i temi della crisi del paese, del ruolo che vi possano avere i soggetti della rappresentanza, di come provare a ricostruire una democrazia che non sia solo rottura, ma costruzione di nuova coesione sociale e nuova comunità nazionale.

Un partito nazione dovrebbe intestarsi questo progetto e non mettersi a capo di un luogo della politica dove si azzerino opzioni e scelte politiche o tutto sia ridotto a slide.

La critica a queste scelte ed a questo metodo non può, però, aver luogo in una sorta di nostalgia perdente del passato.

Si tratta, al contrario, di affrontare ovunque ci si trovi, partiti, sindacati, associazioni, istituzioni, i punti irrisolti di una crisi che esca dalla forbice di una modernità senza futuro e di una difesa impossibile di condizioni ormai insostenibili. Una dicotomia tra la nostalgia della sinistra antica, come se non esistesse per volontà di qualcuno e non per i cambiamenti profondi che hanno indebolito quelle radici sociali, e una sinistra che sta spesso solo nei titoli e appare composta da un elenco di parole quasi pubblicitarie che possono avere significati accattivanti, ma vuote.

Così la difficoltà nel contrapporre l'antica organicità data da analisi/proposta al tweet che riduce ogni questione a slogan brutale.

Ogni disputa su qualunque tema dovrebbe avere un recinto entro cui realizzarsi. Ma se il tema serve a demonizzare l'avversario, perde di senso lo stesso confronto.

Oggi non esistono due sinistre, una conservatrice e una innovatrice. Una che vuole difendere l'esistente e una che vuole cambiarlo. Fosse così, mi troverei subito con chi innova e cambia. Perché una sinistra che conserva è un ossimoro. Oggi, qui e ovunque nel mondo ove esista una sinistra, o le mille sinistre reali, la riflessione, che purtroppo richiede più di un tweet, è cosa il mondo globale è diventato. Cosa è l'Europa e come la immaginiamo. Cosa pensiamo della spinta alla frantumazione degli Stati e dell'Europa. In realtà, del semestre a guida italiana, ancora in corso, non rimarrà quasi nulla. Uno spreco sacrificato a uso interno e di cui tutti si sono dimenticati. Cosa sappiamo e pensiamo dell'immigrazione che muove milioni di persone nel pianeta. Sbagliando a pensare che sia solo la povertà e non la ricerca di diversa opportunità unita ad un mondo che è globalizzato anche nella sua, reale o meno, percezione.

Un mondo che è cambiato. Per effetto della crisi/trasformazione che non si arresta. Il vecchio G8 risale a pochi anni fa, eppure sembra un secolo.

La crisi non riduce solo diritti e salari come sempre ogni crisi. Ma plasma un nuovo ordine, un nuovo mondo.

Il cambiamento è quindi indispensabile. La sinistra è diventata asincrona rispetto non tanto ai cambiamenti, ma alla capacità di dare soluzioni, nonostante il furore ideologico in cui siamo immersi e che ogni sera assorbe ogni canale televisivo come ogni social forum.

Non, quindi, se cambiare l'esistente, ma come. Con quali strumenti, su quali temi, con quali alleanze sociali.

Sapendo che, senza un diverso coraggio dato dalla consapevolezza che siamo in una nuova epoca, e che accelera mentre noi stiamo al a litigare ai bordi della strada, molte risposte saranno inutili prima ancora che sbagliate.

La sinistra italiana esiste quando è in grado di ridistribuire diritti, opportunità, stato sociale e reddito. Ma come farlo, con una economia ferma da 20 anni ed in recessione da 7? Come farlo, con un debito pubblico che, mentre taglia servizi, continua a crescere per inerzia? Come accettare che il reddito da pensione sia maggiore di quello da lavoro dei giovani? Come accettare che metà del paese sia atrofizzata su se stessa e senza aiuti esterni sembri priva di energia? Come può la sinistra subire l'esistenza di intere regioni ove si stanno fondendo economia di sussistenza e criminalità diffusa?

Come vedere che il non rispetto delle regole anche minime sta diventando sinonimo di incivile convivenza? Come subire l'impoverimento di molti e la ricchezza di pochi?

Vorrei una sinistra che si sforzasse di dare queste risposte e provasse a immaginare da dove passi un nuovo sviluppo che ricrei più opportunità e più giustizia sociale.

In assenza di questo, la sinistra subirà un destino ben più amaro di quello attuale ed i suoi protagonisti saranno ricordati come gli ultimi di una storia antica, anziché i primi di una nuova.

P.S. La partecipazione al voto delle regionali in Calabria, ma soprattutto in Emilia Romagna, dimostra che la crisi della politica e della rappresentanza non è stata risolta da una nuova politica che si mostra in grado di decidere saltando le altre rappresentanze sociali. In Emilia, ha partecipato al voto il 37% degli elettori. Un dato quasi dimezzato rispetto alle ultime elezioni regionali e senza precedenti in una regione simbolo della partecipazione politica e sociale. Non ne ha responsabilità né il Pd né il governo nazionale. Ma certo derogare quanto avvenuto a effetti secondari o imprevedibili come le controindicazioni dei farmaci appare l'ennesima semplificazione della realtà.

Dissesto idrogeologico:
si continua a morire ogni volta che piove

di Domenico di Martino e Simona Fagiani,
Area Politiche dello Sviluppo Ambiente e Territorio CGIL

La cronaca dei giorni scorsi ci descrive un paese messo in ginocchio da fango e frane: una serie di tragedie annunciate con gravissime conseguenze. Il dissesto idrogeologico è un'emergenza che ormai è diventata disastro quotidiano.

Gli allagamenti di Genova, Alessandria, Carrara, Milano, Roma, solo per citare i casi più recenti, sono la dimostrazione che non c'è più tempo da perdere perché asfalto e cemento hanno impermeabilizzato vaste aree del nostro territorio. La difesa del territorio è un'emergenza nazionale che la politica non può continuare ad ignorare, come ha fatto fino ad oggi. Del dissesto idrogeologico dell'Italia si parla ormai da vent'anni ma, tutte le volte, sembra sempre che la pioggia arrivi all'improvviso. Eppure, è tutto noto, a cominciare dalle cause: l'occlusione delle naturali vie d'acqua. A Milano, da vent'anni si parla dello scolmatore che dovrebbe nascere alle porte della città per accogliere le piene del Seveso che è stato chiuso in una gabbia di cemento. Lo stesso vale per Genova e per tutti gli altri centri abitati della Liguria, costruiti su una striscia di terra appesa fra il mare e i monti. Ma è dovunque così in Italia: da Rapallo a Giampilieri in Sicilia. L'abusivismo edilizio ha portato a costruire dove non era possibile: fiumi e torrenti ostruiti dal cemento che impediscono all'acqua di scorrere lungo tracciati millenari.

Il dissesto idrogeologico rappresenta per il nostro Paese un problema di primaria importanza, infatti l'81,9% dei Comuni (6.633) ha aree ad alto rischio idrogeologico. Negli ultimi anni, l'assenza di un'efficace politica di manutenzione e prevenzione, l'azione incontrollata dell'uomo ed i cambiamenti climatici hanno reso la situazione ancor più critica, mettendo a repentaglio il nostro fragile territorio e le popolazioni che lo abitano. Il cambiamento del clima ha modificato anche il regime delle precipitazioni, oggi a carattere "esplosivo": dai 100 eventi meteo l'anno con danni ingenti registrati fino al 2006 siamo passati al picco di 351 del 2013 e a 110 nei soli primi 20 giorni del 2014. Dall'ottobre 2013 all'inizio di aprile 2014, sono stati richiesti dalle Regioni 20 Stati di emergenza con fabbisogni totali per 3,7 miliardi di euro. Le cifre diffuse sono allarmanti: dal 1945 ad oggi, frane e alluvioni sono costate alle casse dello Stato ben 3,5 miliardi di euro l'anno in risarcimento danni. Uno spreco di risorse inaudito oltre al conto, non misurabile, in sofferenze e in vite umane.

I numeri sul dissesto idrogeologico sono preoccupanti, ma ancora di più lo è l'atteggiamento degli ultimi Governi. Infatti, malgrado le numerose azioni di monitoraggio del territorio, gli studi dell'ISPRA, i rapporti ed i progetti di analisi delle aree a rischio, che descrivono chiaramente la situazione e le azioni da intraprendere, si assiste a continui ritardi nel recepimento delle direttive ed alla completa assenza di politiche di progettazione e manutenzione del territorio, continuando a gestire il dissesto idrogeologico come un'emergenza. In tale contesto, s'inseriscono i continui tagli alle risorse finanziarie e la riprogrammazione ciclica degli stessi fondi, senza che siano mai effettivamente erogati per azioni esecutive. Basti pensare che negli ultimi quattro anni, per quel che concerne le risorse destinate alla protezione dell'ambiente ed all'uso delle risorse naturali, si è passati da 1,9 mld € (2010) a 1,6 mld € (2014), con una riduzione rilevante.

La situazione è critica ed inammissibile, le azioni urgenti che vanno immediatamente realizzate sono il ripristino naturale del reticolo idrografico e delle distanze di sicurezza tra l'edificacato e il corso d'acqua. In molti casi, i corsi d'acqua sono stati cancellati, perché intubati, cementificati o deviati. Bisogna far decollare, a partire dalla legge di stabilità in via di approvazione, un piano unico nazionale di manutenzione e prevenzione, con un piano straordinario di occupazione giovanile, finanziato da una patrimoniale da inserire nella legge di stabilità. Inoltre, è necessario liberare tutte le risorse già stanziate che Stato, Regioni ed Enti locali non sono riusciti a spendere per il finanziamento di tali interventi, garantendo a livello nazionale un controllo sulla qualità dei progetti e degli interventi, ispirati ad un modello di sostenibilità ambientale ed economica, supportato da efficacia e trasparenza delle regole e delle procedure.

La CGIL ha denunciato innumerevoli volte l'atteggiamento inopportuno e disinteressato delle autorità competenti, proponendo piani d'azione strategici e politiche d'intervento sostenibili che, ad oggi, non hanno trovato riscontro. La natura sta dimostrando chiaramente che le catastrofi non rispettano i tempi della politica, pertanto bisogna agire subito ed in modo tangibile.

Infatti, prevenzione, manutenzione del territorio, messa in sicurezza e qualificazione del patrimonio edilizio esistente, oltre a rappresentare un'esigenza non più prorogabile del Paese per garantire maggiore sicurezza a cittadini e ambiente ed evitare pesanti sanzioni europee, sono anche una straordinaria occasione per un rilancio economico/occupazionale legato al territorio.

A 25 anni dalla caduta del muro di Berlino

di Carlo Ghezzi, Segretario della Fondazione Giuseppe Di Vittorio

Quando, nel novembre del 1989, cadde il muro di Berlino, i sentimenti che coinvolsero con straordinaria vivacità ed emozione la stragrande maggioranza dei progressisti italiani furono segnati da entusiasmi e, al tempo stesso, dalla sensazione che tante angosce e tante contraddizioni che quella simbolica costruzione rappresentava fossero finalmente alle spalle.
Si mescolava per moltissimi la convinzione che si fosse chiuso un periodo storico intenso e drammatico al tempo stesso, nel corso del quale si era ormai consumato definitivamente il fallimento di un sogno politico-economico che era stato alla base della rivoluzione dell'ottobre del 1917 e, insieme, che si potessero aprire dal crollo di quel muro nuove e feconde stagioni.
La rivolta dei Soviet degli operai, dei contadini e dei soldati esplosa nel corso della Grande Guerra aveva avuto le sue radici nella volontà del popolo russo di porre fine al sanguinoso e terribile conflitto mondiale nel quale gli Imperi Centrali avevano trascinato l'Europa, dopo l'attentato di Sarajevo. I bolscevichi guidati da Lenin, tra i pochissimi partiti operai che non avevano sostenuto la guerra promossa dai propri governi, affiancati in questa loro scelta solo dal Partito Socialista Italiano e dal piccolo Partito Socialista della Serbia, avevano saputo interpretare diffusissime aspirazioni di pace e di radicale rinnovamento sociale in una società decisamente autoritaria e profondamente ingiusta ed erano riusciti a portare, per la prima volta nella storia, le classi subalterne a prendere il potere.
Questo avvenimento ha cambiato la storia del mondo e ha affascinato persone e movimenti ben al di là della militanza comunista ma, nella sua concreta esperienza di edificazione di una società socialista, ha dapprima ulteriormente diviso un movimento operaio europeo e mondiale che aveva già radicalmente fallito di fronte alla scelta più volte reiterata di impedire con ogni mezzo lo scoppio della guerra e ha poi cominciato ad esprimere contraddizioni pesanti, non riconducibili alle fisiologiche convulsioni di una pur difficile fase post-rivoluzionaria.
Pur tuttavia, la clamorosa rottura dell'unicità e della pervasività del capitalismo mondiale e gli spazi che questo contesto apriva alle speranze e all'azione delle forze di progresso in tutti i continenti del mondo ha seguitato a fare premio per moltissimi uomini e moltissime donne sui pur evidenti limiti di democrazia e di partecipazione che quell'esperienza mostrava sin dal suo inizio.

Negli stessi comunisti italiani, destinati a divenire il più grande partito comunista dell'Occidente, la consapevolezza dei limiti che caratterizzavano quell'esperienza, espressi sin dal 1924 in una lettera di Antonio Gramsci che stigmatizzava duramente i metodi di lotta politica che si sviluppavano in Unione Sovietica, era ampiamente controbilanciata dal generoso sostegno alla costruzione di una società socialista in una parte importante del mondo e dall'auspicio che quell'esperienza avrebbe saputo progressivamente correggere i propri limiti e i propri errori.
L'avvento del fascismo e del nazismo in Europa e la loro successiva sconfitta grazie all'enorme contributo di sangue dato dall'Unione Sovietica guidata da Stalin, con il quale le più grandi democrazie occidentali si erano alleate per sconfiggere Hitler, ha consolidato enormemente nel mondo il prestigio del paese dei Soviet.
Solidarietà con l'Urss e speranza di una sua positiva evoluzione si sono intrecciate nel dopoguerra, mentre gli antichi imperi coloniali andavano incontro al loro disfacimento e, dopo la morte di Stalin e il processo di destalinizzazione avviato da Krushev al XX congresso del Pcus, era avvertita da molti militanti la possibilità che una profonda correzione degli errori commessi fosse possibile e che un processo di distensione internazionale potesse mettere fine ai pericoli insiti nella guerra fredda e nella corsa al riarmo nucleare che incombevano sull'umanità.
Ma nell'indimenticabile 1956, come è stato in seguito definito, la rivolta operaia in Polonia e successivamente quella esplosa in Ungheria, sanguinosamente repressa dai carri armati sovietici, hanno mostrato a moltissimi esponenti progressisti tutti i limiti e la sostanziale irriformabilità di quei sistemi politico-economico-sociali.
La Cgil, guidata da Giuseppe Di Vittorio, nel proclamare in quei difficili giorni due ore di sciopero generale in solidarietà agli insorti ungheresi, esprimeva nel suo comunicato "La condanna storica e definitiva di metodi antidemocratici di governo e di direzione politica" poiché "Il progresso sociale è possibile soltanto con la partecipazione della classe operaia e delle masse popolari".
La direzione del Pci, guidata da Palmiro Togliatti, non condivise affatto le preveggenti posizioni assunte da Di Vittorio e quel partito seguitò ad auspicare una riformabilità di quei sistemi anche dopo la fine dell'esperienza krusheviana e la gelata politica ed economica del breznevismo che, dopo la costruzione del tristemente famoso Muro di Berlino avvenuta nel 1962, condussero nel 1968 i paesi dell'Est Europa alla repressione della Primavera di Praga, un'esperienza di profondo rinnovamento promossa dal Partito Comunista Cecoslovacco guidato da Alexander Dubcek.
Il contrappeso allo strapotere economico e militare americano nel globo terracqueo, che appoggiava ogni regime politico anche se reazionario purché ben incardinato nel movimento anticomunista mondiale, e la speranza di un rinnovamento dei paesi dell'Est ispirarono anche l'azione di una personalità quale il segretario del Pci Enrico Berlinguer che nel 1977, di fronte ad una allibita platea di congressisti sovietici, ribadì a Mosca con chiarezza e con determinazione le sue radicate convinzioni sul nesso ineludibile tra socialismo e democrazia.
Berlinguer e il suo partito, nel 1981, dopo il pronunciamento militare del generale Jaruseski in Polonia attuato sia per contrastare le pressanti richieste di partecipazione capitanate da Solidarnosc, un sindacato autonomo dal regime comunista guidato dal cattolico Lech Walesa, sia per prevenire un possibile intervento militare sovietico nel suo paese, giunsero a dichiarare esaurita la spinta propulsiva dell'esperienza sovietica, a meno che vi si sviluppassero "profonde e radicali riforme".
La crisi dei paesi dell'Est Europa e la loro stagnazione economica acquisirono ulteriore evidenza con l'avanzare della terza rivoluzione industriale e con la loro incapacità crescente di innovare e sviluppare quelle società.
Le esplicite denunce interne a quel mondo, secondo le quali tale direzione di marcia non era in alcun modo più sostenibile, avvenute dapprima in forma sommessa da parte del segretario del Pcus Yuri Andropov nei primi anni '80, divennero torrenziali quando Mikail Gorbaciov assunse dal 1985 la guida del partito.
Tuttavia le sue proposte di rinnovamento radicale, la glasnost e la perestroika, arrivarono troppo tardi.
Alimentarono le ultime speranze di un profondo cambiamento, interruppero la corsa agli armamenti, avviarono un processo di distensione con l'Occidente, e memorabile fu la visita di Gorbaciov al Papa, ma l'accumularsi di tragici errori in ogni campo avevano ormai minato definitivamente l'esperienza avviatasi nel 1917.
I sommovimenti popolari che si manifestarono principalmente in Ungheria e nella Germania Est portarono, nel novembre del 1989, alla caduta del Muro di Berlino e il merito di Gorbaciov fu quello di impedire che le oligarchie comuniste ancora al potere nell'Europa dell'Est si opponessero con la forza alla irresistibile richiesta di tanti popoli di

poter girare definitivamente pagina.
Nel volgere di poche stagioni, anche la stessa Unione delle Repubbliche Socialiste Sovietiche fu investita da quegli stessi venti impetuosi e si avviò verso la sua dissoluzione travolgendo sia gli ultimi cardini delle esperienze del socialismo reale sia il Pcus e lo stesso Gorbaciov.
I sentimenti prevalenti tra tutte le forze democratiche e progressiste furono, in quel novembre del 1989, davvero di grande entusiasmo e di speranza di poter riprendere la ricerca di nuove strade per costruire nella libertà un mondo nuovo. Qualche maldestro studioso parlò di fine della storia, ma la risolutiva fine della guerra fredda portò subito a cambiamenti epocali: dalla liberazione di Nelson Mandela dalle carceri sud africane al progressivo sgretolarsi delle dittature latino-americane.
L'Europa accelerò il proprio processo di costruzione, a partire dal realizzarsi dell'unificazione tedesca; in pochi anni quasi tutti i paesi del continente scelsero per il proprio governo schieramenti di sinistra o di centro-sinistra, mentre avanzava nel mondo un possente processo di globalizzazione

non governato e segnato da una fiducia illimitata nelle autonome capacità del mercato di autogovernarsi da solo e di creare e di ridistribuire la ricchezza al di fuori di ogni indirizzo e di ogni regola.
La pesantissima crisi economica esplosa pochi anni dopo, ed ancora drammaticamente in corso, ci dice di quanto grave sia stata tale illusione che ha contaminato anche movimenti e culture progressisti e quanto mai sia ancora lunga e difficile la ricerca per costruire un mondo migliore dove libertà, fraternità ed eguaglianza segnino il carattere prevalente delle nostre società.

Nello scenario politico italiano la caduta del muro innescò un tornado a partire dalla scelta annunciata da Achille Occhetto alla Bolognina di chiudere l'esperienza storica del Pci, una scelta che tra l'altro si scaraventò come un macigno sulla Conferenza di Organizzazione che la CGIL aveva convocato a Firenze il giorno successivo all'annuncio, svuotandola di ogni benché minima attenzione all'ordine del giorno previsto.
Di quella Conferenza ci sono rimasti in concreto alcuni importanti interventi che parlarono del futuro della sinistra e del sindacato e tra questi uno strepitoso intervento del segretario confederale Fausto Vigevani.
La caduta del muro, lo scenario internazionale completamente innovato, la stessa scelta del Pci di concludere la propria storia si sono intrecciati con alcuni limiti profondi che innervavano le maggiori forze politiche italiane e che progressivamente sarebbero emersi portando rapidamente alla scomposizione del sistema politico e alla fine della cosiddetta Prima Repubblica, avviando una difficile e confusa fase di transizione che dura a tutt'oggi.
Non solo personalità importanti e forze politiche che parevano immarcescibili sono state spazzate via e si sono dissolte, ma anche grandi organizzazioni economiche che avevano fatto la storia d'Italia hanno praticamente cessato di esistere, dall'Iri alla Coldiretti solo per citarne alcune.
La CGIL, nata ben prima del 1917, così come ovviamente dello stesso Muro di Berlino, è stata tra le poche organizzazioni che hanno saputo attraversare con la schiena dritta quella fase così tumultuosa e rimanere tra i protagonisti della storia dell'Italia e dell'Europa senza cambiare il proprio nome né il proprio carattere di fondo, né il proprio sistema valoriale e nemmeno il proprio originario assetto nel quale risalta il connotato della confederalità.
A 25 anni dalla caduta del muro, la CGIL, pur con tutti i suoi limiti, è ancora saldamente in campo nel cercare di fare la propria parte sempre schierata sull'antico e, al tempo stesso, modernissimo fronte dell'emancipazione del lavoro, della difesa e del consolidamento della sua dignità e dei suoi diritti.

Il frutto del mio benessere, un'assicurazione UniSalute

Quando si parla di salute è meglio essere chiari. Con i Piani Sanitari UniSalute hai maggiore comfort in caso di ricovero, visite tempestive e più opportunità nella scelta del medico.
UniSalute offre coperture sanitarie vantaggiose per il settore trasporti su gomma, ferro, mare, aria e per i lavoratori dei porti e delle agenzie marittime.
Affidati ad UniSalute, l'assicurazione che pensa a farti stare bene, sempre.

UniSalute, un nuovo modo di guardare all'assicurazione

UniSalute
SPECIALISTI NELL'ASSICURAZIONE SALUTE

www.unisalute.it
numero verde 800 114444

Unipol GRUPPO

TPL in Toscana: una riforma al servizio dei cittadini

di Gianfranco Conti, Segretario Generale Filt-Cgil Toscana

Nella prima settimana di novembre di questo anno si è chiuso in Toscana il percorso di riforma regionale del TPL su gomma. Con l'invito a presentare le proprie offerte agli otto soggetti societari che avevano manifestato interesse per la gara, restano ormai poco meno di 90 giorni per le relative risposte, più i tempi tecnici per l'apertura delle buste e l'assegnazione del servizio.
Il bando prevede un unico bacino regionale di gara (in sostituzione dei precedenti 15 su base provinciale) al quale l'Amministrazione Regionale, e per loro parte i maggiori Comuni, riserveranno nei prossimi nove anni una quantità ingente di finanziamenti (oltre 200 mln annui), per una quantità di servizi pari a 106 mln di chilometri ogni anno.
Il processo di riforma, avviato ormai da quasi quattro anni, si conclude nonostante scettiscismi (strumentali), resistenze politiche e amministrative, anche legate ad interessi molto particolari, che ne hanno rallentato pesantemente il percorso.
Oggi possiamo dire che è centrato l'obiettivo di stabilizzare le risorse disponibili al servizio di trasporto delle persone, di sottrarle cioè per quasi un decennio alle possibili "scorribande" finanziarie di governi centrali e non (come avvenne con Tremonti nel 2010), consentendo anche una razionalizzazione dei costi che non doveva, non deve e non dovrà ricadere esclusivamente sulla qualità del lavoro e quindi sulla qualità del servizio stesso.
Le maggiori resistenze, le più aspre ed accanite, si sono registrate nelle aziende locali, le quali, originariamente in un numero ben superiore a 30, con quasi 50 società proprietarie delle relative quote (ed altrettanti presidenti, AD, CdA e Collegi Sindacali), sono ormai di fronte alla solida prospettiva della loro drastica riduzione (in qualche caso già avviata "spontaneamente").
In questa battaglia i management aziendali sono stati non di rado accompagnati anche da alcune soggettività sindacali territoriali, che hanno trovato un bacino di rappresentanza (per altro con scarsissimi successi) nella UILTrasporti toscana, che non ha mai accettato i contenuti della riforma, al contrario di FILT, FIT, UGLT e FAISA regionali.
Queste quattro Organizzazioni Sindacali hanno sottoscritto – spesso assieme alle Confederazioni – con la stessa Regione Toscana, ma anche con ANCI, UPI ed UNCEM, una serie di accordi che hanno accompagnato l'iter di preparazione della riforma: l'obiettivo è stato sempre quello di affermare la qualità del servizio reso ai cittadini, rispetto all'ingente investimento pubblico e, di conseguenza, la qualità del lavoro e della vita delle lavoratrici e dei lavoratori.
A quest'ultimo riguardo sono stati previsti nei vari accordi (e poi nel bando di gara finale) risorse importanti a sostegno dell'occupazione e del reddito dei quasi 6.000 lavoratori coinvolti dal processo, utilizzando come chiave di volta di questa stabilizzazione la legge regionale 42/98, certamente una delle più avanzate del paese in merito alla salvaguardia dei cittadini e dei servizi loro forniti.
Restano fuori del bacino unico di gara – al momento – circa 4 mln di km che alcuni Comuni hanno forzato perché fossero banditi a livello territoriale, investendo risorse locali, con una logica che pare distante da quella industriale che ha contraddistinto il percorso complessivo. C'è inoltre da ricordare che la questione dei bacini locali è stata la causa principale del rallentamento dell'iter di riforma, alimentata da uno scontro istituzionale tra Enti locali e Regione Toscana. Scontro politicamente e territorialmente trasversale e che ha "agevolato" in qualche modo la sostituzione in corso d'opera dell'assessore regionale ai Trasporti Luca Ceccobao dell'area senese, con Vincenzo Ceccarelli dell'area aretina, senza peraltro riuscire, alla fine, a deviare sostanzialmente il percorso della riforma stessa.
Nell'analisi dei fenomeni che hanno rallentano il percorso di riforma, che si chiude dopo quasi quattro anni, non va dimenticato il processo di privatizzazione dell'azienda fiorentina di trasporto urbano ATAF, la più grande della Toscana che, dalla proprietà del Comune di Firenze e di quelli immediatamente circostanti, è passata attraverso una gara (particolarmente contestata da tutte le OO.SS. per le modalità scelte) ad una società controllata dal Gruppo FS, Busitalia, che già eserciva una quantità rilevante di servizio extraurbano in diverse province.

La scelta dell'allora Sindaco di Firenze Matteo Renzi, non discussa con le parti sociali, nonostante le nove iniziative unitarie di sciopero che avevano completamente bloccato la città, ha rischiato per lungo tempo di fermare il processo di riforma regionale sia per la quantità di risorse economiche interessate sia per i vincoli di bando trasferiti al servizio da realizzare. Oltre che (fatto più grave per i lavoratori) per la mancata piena applicazione proprio delle regole in materia di salvaguardia del lavoro previste dalla LR 42/98. Una chiara anticipazione delle linee politiche che stanno

contraddistinguendo l'attuale Presidente del Consiglio, nonché Segretario del partito di maggioranza relativa in parlamento.
Questo percorso, strettamente connesso ai processi di gestione del sistema tramviario fiorentino, ancora in corso di realizzazione, ha prodotto, di fatto, l'accelerazione dei processi di semplificazione delle aziende a maggioranza pubblica, con percorsi anche questi al limite delle regole della LR 42/98, scatenando conflittualità sociali aspre (come a Pisa e Livorno), con lo scopo di riposizionare le aziende (soprattutto i relativi management) rispetto alla gara unica, attraverso un percorso che ha visto la costituzione di un consorzio fra i principali soggetti toscani, che sta partecipando all'iter di gara stessa.
Questo scenario, insieme all'incognita relativa ai criteri che prevarranno nell'assegnazione del servizio (che presumibilmente avverrà non prima delle prossime elezioni regionali), agli ulteriori ostacoli che presenteranno i numerosi ricorsi legali annunciati da quasi tutte le aziende, assieme ai quadri legislativo ed economico nazionali, relativi alla mobilità, ancora profondamente instabili e non regolati, consegnano ai cittadini della Toscana, quindi alle lavoratrici ed ai lavoratori del settore, un impegno formidabile per il futuro: sorvegliare e garantire, per parte propria, la correttezza dell'applicazione della riforma, viste appunto le ingenti risorse pubbliche investite.
Alle Organizzazioni Sindacali consegnano, inoltre, l'obbligo di far applicare quanto previsto dalla LR 42/98, nella gara regionale, ma anche in quelle minori, in materia di lavoro, compresi gli accordi di finanziamento delle riqualificazioni professionali (rese necessarie dalle semplificazioni aziendali) e di sostegno al reddito, così come previsto dall'ultimo accordo del 19.11.14, riguardante i 26 lavoratori coinvolti nei processi di gara dei bacini territoriali (meno del 4% del totale).
La sfida che aspetta le OO.SS., dopo quella (convintamente accettata) del processo di unificazione dei servizi previsto dalla riforma, è di grande portata innovativa per questo settore, frammentato storicamente, geograficamente, politicamente, ma anche in materia di regole del servizio e delle retribuzioni stesse.

Si tratta, in altre parole, di trovare quella omogeneità che renda possibile il successivo passo, quello dell'unificazione aziendale, non ancora pienamente garantita dalla stessa riforma.
Il rischio – assolutamente da evitare per gli interessi dei cittadini e dei lavoratori – è che si ripetano i meccanismi di assorbimento degli effetti industriali della riforma, attraverso aggregazioni ed intrecci di quote societarie, che riducano al minimo l'impatto su "costi della politica", che tanto hanno guastato in Italia ed in Toscana il sistema dei servizi pubblici in genere e dei trasporti collettivi in particolare.
La battaglia, a gara avvenuta, sarà questa. Ancora una volta, prima di tutto una battaglia di civiltà tra chi antepone il proprio interesse privato e chi, invece, ha sostenuto ed intende continuare a sostenere l'importanza sociale del trasporto pubblico, anche con il proprio impegno diretto e personale, senza permettere più a nessuno di comprimere diritti e qualità della vita a chi ogni giorno, direttamente ed indirettamente, è sulla strada, in mezzo al caos di città soffocate dal traffico privato, su mezzi spesso vecchi e pericolosi, con un'utenza sempre più obbligata alla scelta del mezzo pubblico, ma sempre più scontenta del suo funzionamento, con un impatto sociale del servizio sempre più complicato da regole di accesso instabili.
La sfida che attende le lavoratrici e i lavoratori del TPL in Toscana, assieme alle loro rappresentanze sindacali, è ancora più grande di quella finora accettata e chiama come prima conseguenza la ricostruzione dell'unità sindacale piena, togliendo a chi è stato a guardare gli eventi (la UILTrasporti regionale, ma non solo) qualsiasi tentazione di strumentalizzazione speculativa della tortuosità e lentezza del percorso fin qui completato.
Quello che ci aspetta adesso sono processi di unificazione e regolazione ulteriori della mobilità delle persone, che devono necessariamente avere un segno diametralmente opposto a quello auspicato dalle spinte alla liberalizzazione selvaggia dei servizi, dietro alle quali ormai non ha più neanche bisogno di nascondersi l'aggressione speculativa ai beni collettivi tutti.

TPL in Campania: gare senza riforma e senza tutele

di Natale Colombo, Segretario Generale Filt-Cgil Campania

Nel mentre il trasporto pubblico locale in Campania versa in uno stato di grave crisi, la Regione, il 27 ottobre u.s., ha presentato le gare per la gestione del servizio per le tre modalità di trasporto: ferro, gomma, mare.
Una giungla, quella campana, rappresentata da ben 135 aziende, con circa 12.000 addetti, per la gestione di ben 149 contratti di servizio.
Il nuovo scenario avanzerà con l'assegnazione, attraverso la cosiddetta prequalifica per l'accertamento del possesso dei requisiti minimi di capacità morale, economica e tecnico-professionale, di 8 lotti di cui: 2 per il trasporto ferroviario (servizi rete RFI + servizi rete EAV) con affidamento di 12 anni; 5 lotti per il trasporto su gomma (Salerno, Avellino e Benevento, Caserta, Provincia di Napoli, Napoli) con affidamento di 9 anni; 2 lotti per il trasporto marittimo (servizi tra i porti di Napoli/Sorrento/Capri ed i servizi tra i porti di Napoli/Pozzuoli/Ischia/Procida) con affidamento di 9 anni (vedi tabella).

LE GARE PER IL TPL IN CAMPANIA

- **Individuazione Lotti Ferro**
  N. 3 lotti per i servizi di TPL su ferro come segue:
  - Lotto 1 Servizi su rete RFI (Ferrovie dello Stato)
  - Lotto 2 Servizi reti regionali EAV (EX SEPSA - EX CIRCUMVESUVIANA - EX METROCAMPANIA NORDEST)
- **Individuazione Lotti Gomma**
  N. 5 lotti per i servizi di TPL su gomma come segue:
  - Lotto 1 Salerno
  - Lotto 2 Avellino e Benevento
  - Lotto 3 Caserta
  - Lotto 4 Provincia di Napoli
  - Lotto 5 Comune di Napoli
- **Individuazione Lotti Mare**
  N. 2 lotti per i servizi di TPL su mare come segue:
  - Lotto 1 Capri
  - Lotto 2 Ischia e Procida

Un progetto azzardato, che produce l'ennesimo taglio dei servizi e delle risorse, oggi avrebbe dovuto lasciare il campo a ben altre strategie di programmazione e di rilancio del tpl in Campania. Un settore che sconta ritardi gravissimi sia in termini di investimenti che di efficienza dei servizi, le cui responsabilità sono in capo ad una strategia politica inadeguata ed insensibile ai grandi bisogni della collettività.
Una classe politica campana che, anche a fronte della grave crisi economica del paese, non ha prodotto la necessaria inversione di rotta rispetto ad un passato fatto di incertezze economiche, regole instabili e scarso profitto.
La Regione Campania ha ridotto e continua a ridurre significativamente le risorse del trasporto pubblico e la relativa priorità politica: basti pensare che la differenza di risorse tra la riprogrammazione dell'ultimo Piano di Bacino e gli importi messi a gara per la gomma è di circa 17 milioni e 200.000€ che, per i soli servizi del Comune di Napoli, presenta un meno 12,55%.
La struttura e le difficoltà gestionali attuali delle aziende, eccessivamente frammentate ed attraversate da una crisi di profonda riconfigurazione, nella quale si sommano i tagli delle risorse pubbliche e le evidenti difficoltà organizzative cumulate negli ultimi decenni, hanno bisogno di un'inversione di rotta.
Un settore strangolato da una crisi strutturale datata e mai affrontata davvero dalla politica locale che ha contribuito, in misura diretta, al collasso finanziario delle stesse aziende oramai soffocate dal considerevole taglio delle risorse e dal disimpegno degli stessi Enti proprietari.
Per l'ennesima volta assistiamo, quindi, con l'annuncio delle gare, ad una classica operazione di facciata tesa a riaccreditare una Giunta Regionale inadeguata ed incapace di realizzare le soluzioni necessarie a sviluppare un trasporto efficace ed efficiente.
La soluzione per il rilancio del trasporto pubblico locale in Campania non può essere individuata esclusivamente nella manifestazione di interesse per le future gare.
È evidente e chiara l'operazione di svendita delle aziende pubbliche e l'assoluta inadeguatezza della cosiddetta "clausola sociale" per il personale attualmente impiegato (art.26 del R.D. 148/1931) a cui, invece, vanno garantiti livelli occupazionali e salariali.
Gli allarmi che la Filt campana ha lanciato da sempre andavano e vanno in tutt'altra

direzione: puntare alla scadenza del 3 dicembre 2019 prevista dal Regolamento (CE) n.1370/2007 per la messa a gara dell'affidamento dei servizi ed avviare un'incisiva e determinata operazione di riassetto e risanamento dell'intero settore, attraverso la ripresa degli investimenti unitamente a qualità e quantità dei servizi stessi.
Noi abbiamo continuato ad insistere sull'applicazione della norma della Comunità Europea che consente, sino alle gare, l'affidamento "in house" dei servizi e concede, di conseguenza, il tempo necessario a rimettere in salute e rendere competitive le aziende pubbliche.
Nel contempo, riteniamo che vadano perseguiti quei pochi modelli organizzativi che, in questi ultimi anni, hanno prodotto risultati veri: il sindacato ed i lavoratori hanno capito ed offerto il proprio contributo laddove il management aziendale è stato capace di presentare progetti industriali credibili e di prospettiva.
Questi risultati vanno consolidati e perseguiti ovunque, con l'obiettivo di restringere sempre più il grande divario tra le poche situazioni di eccellenza e le tante condizioni di inefficienze profonde e, probabilmente, difficilmente sanabili.
È esattamente in questo quadro di riferimento positivo che si colloca l'affidamento dei servizi EAVBUS ad AIR di Avellino: un processo sicuramente delicato, ma indispensabile per rimettere in piedi una considerevole fetta del servizio su gomma svolto sui singoli territori.
Un'operazione, questa, che chiarisce in maniera inequivocabile tutti i limiti delle scelte sciagurate della Giunta Regionale della Campania: sperpero di risorse pubbliche, mancanza di controllo e verifica della mission affidata ai vertici aziendali.
Il trasporto pubblico locale va restituito alle intere comunità bisognose di mobilità e va svolto con un parco autobus degno di questo nome: la vetustà dei mezzi in circolazione è inaccettabile, considerando che il 23% ha più di 15 anni ed il 27% oscilla tra i 10 ed i 15 anni.
I dati del materiale rotabile sono spaventosi: andiamo dai 26 anni medi per l'ex Circumvesuviana fino ai 37 dell'ex Metrocampania Nord/Est.
Non possiamo accettare che entità come CTP, EAVBUS e CSTP debbano essere abbandonate al loro tragico destino perché gli Enti proprietari maggioritari sono stati cancellati dalla geografia politica del territorio o perché si vuole continuare a svenderle al solito privato.
Il quadro del settore resta allarmante ed ormai presenta distorsioni particolari e difficili da curare, i cui effetti negativi ricadono tutti sulla collettività e, quindi, sui consumi delle famiglie.
L'inefficienza del sistema trasporti campano, infatti, incide pesantemente sulle scelte della collettività il cui enorme bisogno di mobilità in economia non trova alcuna risposta se non nell'uso dei mezzi propri.
Un settore che va sostenuto e rilanciato anche nell'ottica di una vera crescita economica ed anticiclica del sistema regione, in considerazione anche della forte vocazione turistica che il territorio offre e, quindi, per lo sviluppo della stessa economia regionale.
Il settore deve tornare ad essere una priorità e quindi va sostenuto e rilanciato in quanto risorsa sociale fondamentale che, per le caratteristiche di bisogno collettivo, necessita anche di un'equilibrata politica tariffaria, il cui punto di forza deve essere rappresentato dalla sua semplicità di scelta e di accesso anche per le fasce più deboli dell'utenza.
Un sistema tariffario che va sostenuto anche attraverso un capillare intervento di lotta all'evasione da sviluppare in maniera sinergica tra Ente Regione e singole Aziende: una controffensiva mirata e di lungo termine necessaria a dare valore al senso civico ed ossigeno alle casse aziendali i cui incassi da traffico sono a punte assolutamente minime.
All'incertezza dei finanziamenti e degli introiti si affianca l'incertezza delle regole.

La politica dei trasporti regionale, in questi ultimi anni, è stata caratterizzata da una precarietà di fondo e dall'assenza di una visione di lungo periodo che, di fatto, ha consegnato ai singoli territori un sistema di trasporto pubblico costoso e inefficiente.
Deve diventare consapevolezza comune che il recupero di competitività e di produttività è necessario al rilancio dell'economia, con vero protagonista il sistema dei servizi pubblici locali, all'interno dei quali la mobilità deve rappresentare un valore e non un peso.

Il settore è in continua crescita di domanda, pur essendo costante una generale contrazione della richiesta di mobilità, considerando che gli spostamenti con mezzi pubblici, anche in ambito urbano, sono aumentati in modo significativo e dimostrano come il loro utilizzo sia la chiara alternativa all'automobile, complice più la crisi economica che una vera e propria consapevolezza dei benefici collettivi del trasporto pubblico.
Una regione, la nostra, caratterizzata per un lungo periodo anche da grandi sforzi infrastrutturali e da una rete di servizi posti a sistema che, con l'avvento dell'attuale Giunta Regionale, non hanno mai più trovato conforto e, in poco tempo, abbiamo assistito ad un continuo depauperamento dei risultati raggiunti.
Molti e forse troppi servizi sono finanziati contemporaneamente, su ferro e su gomma, su una medesima relazione di traffico e su tratte a domanda debole, generando sovrapposizioni inutili.
Un'apertura equilibrata e regolata alle liberalizzazioni consentirebbe di mettere in moto un meccanismo capace di produrre effetti positivi per l'utenza, ovvero servizi migliori anche a costi più bassi.
È evidente che in tale scelta assume un aspetto centrale il ruolo degli investimenti e la disponibilità all'azzeramento dei management troppo vicini alla sfera di incidenza della politica locale, i cui sforzi dovrebbero concentrarsi su programmazione e politiche di sviluppo per una mobilità sostenibile che avvicini le periferie alle aree centrali e dia supporto a chi non possiede mezzi propri.
Occorre, sostanzialmente, volontà, determinazione, serietà e buon senso iniziando da quanto di positivo già concordato: il Fondo Regionale di Sostegno per il TPL va reso esigibile attraverso l'erogazione delle somme certificate dall'ARLAS.
Le emergenze di Napoli e degli altri territori non consentono distrazioni: la regione va incalzata a partire dagli impegni necessari ed indispensabili per consentire la continuità del servizio ed il pagamento degli stipendi.
La costituenda Città Metropolitana dovrà offrire un servizio di qualità e di quantità attraverso le stesse aziende pubbliche che fino ad oggi, seppur tra mille difficoltà economiche e un parco autobus inadeguato, non hanno mai staccato la spina.
Ci aspetta un lavoro lungo e faticoso che metterà a dura prova anche le nostre capacità di proposta e di confronto: le recenti fusioni societarie non possono realizzarsi solo con gli atti legali, ma vanno concretizzate, seppur con una tempistica più adeguata, anche nei processi organizzativi dove vanno omogeneizzati orari di lavoro ed organizzazione del lavoro.
Qui i tavoli di confronto dovranno iniziare a prevedere il superamento dei vecchi ragionamenti per azienda e procedere nel solco dell'uguaglianza e dell'efficientamento sistemico.
C'è bisogno di far decollare fattivamente l'integrazione ferro/gomma affinché l'uno diventi complementare all'altro e si realizzino le giuste economie di sistema, capaci di determinare un'offerta senza sovrapposizioni ed in linea con i reali bisogni della collettività.
Lo stesso trasporto ferroviario regionale deve trovare una sua giusta dimensione capace di azzerare, o quanto meno ridurre, i pesanti disservizi: gli investimenti per il materiale rotabile e per l'offerta oraria vanno ripresi e sostenuti per far sì che il

diritto alla mobilità possa diventare davvero esigibile.
Cosi come le politiche di sviluppo ed a sostegno delle Vie del Mare devono trovare una giusta e degna collocazione all'interno dell'agenda politica di questa regione, chiamata a realizzare accordi di programma e di prospettiva per restituire dignità e diritti anche alle migliaia di lavoratori alle dipendenze delle varie Compagnie del Golfo. Nessuna di esse, intanto, è proprietaria dei mezzi nautici necessari a svolgere i servizi complessivi dei due lotti individuati per il percorso di avvicinamento alle Gare (circa 450.000 miglia marine annue per 9 anni).
Sempre per il trasporto marittimo, infine, manca il quadro preciso dei servizi messi a gara, ovvero la suddivisione delle tratte nave/aliscafo che, al momento, non consente assolutamente di avere una visone complessiva dello scenario di riferimento e delle relative ricadute.
È evidente, quindi, che la scadenza del prossimo 10 Dicembre, termine ultimo per la Prequalifica alle gare, dirà se la regione Campania registrerà l'ennesimo flop per una politica scellerata e disastrosa, mai a beneficio della collettività.

Privatizzare *o smembrare* le Ferrovie?

di Alessandro Rocchi, Segretario Nazionale Filt-Cgil

Da almeno quattro anni, altrettanti Presidenti del Consiglio, altrettanti Ministri dell'Economia, il precedente e l'attuale, quest'ultimo in carica da qualche mese, vertice del Gruppo FS, e numerosi operatori finanziari di caratura internazionale hanno aperto i loro dossier intitolati "Privatizzazione FS".

PRIVATIZZAZIONI, PERCHÈ…

Questi dossier sono in buona compagnia.
L'ulteriore giro di vite sui bilanci pubblici dei Paesi dell'Unione Europea operato, da metà 2011, dal "fiscal compact" impone all'Italia, se non intervengono modifiche a livello comunitario, uno scenario che appare privo di alternative. Per ogni Paese dell'Unione, infatti, il "fiscal compact" affianca al vincolo del rapporto deficit/Pil (che non può eccedere la "fatidica" soglia del 3%) impegnativi obiettivi annuali di progressivo recupero del debito pubblico nazionale, sia in termini assoluti sia in termini relativi, questi ultimi ancora in rapporto all'andamento del PIL.
Si è cioè aperto uno scenario di medio periodo che per un Paese come l'Italia, la cui situazione economico-finanziaria è cronicamente caratterizzata da un altissimo debito pubblico e da tassi di crescita assai bassi (in verità, tra 2009 e 2014, addirittura complessivamente in riduzione), sembra delineare un solo percorso possibile: un imponente processo di dismissione di partecipazioni proprietarie pubbliche in tutti i settori di attività.
Un processo di dismissioni ben più imponente di quello operato dal nostro Paese tra la metà degli anni '80 ed il decennio successivo, anche allora, fondamentalmente, per problemi impellenti di bilancio pubblico, ma in realtà proseguito anche in seguito, come, per esempio nei trasporti, dimostrano le vicende di Alitalia e di Tirrenia, seppur con le loro specificità particolari.
Un processo ben più imponente, imposto dai trattati europei, per le quantità economiche da mettere in gioco; per i tempi entro cui conseguire gli obiettivi previsti (in gran parte, a cinque anni, con proiezione ad un massimo di dieci qualora l'andamento del PIL lo consenta e comunque con parametri di riferimento e verifiche periodiche molto rigidi); per la qualità stessa, spesso, ormai, anche di carattere strategico, delle dismissioni pubbliche interessate (energia, telecomunicazioni, difesa, trasporti, servizi pubblici locali, gestione infrastrutture).
È in questo quadro che si è finora collocata anche la discussione sulla privatizzazione FS.
Per questo i dossier su FS sono in buona compagnia: sono parte dei numerosi dossier che analizzano le diverse opzioni possibili di dismissione pubblica e conseguente privatizzazione di pezzi importanti dell'economia e dell'industria nazionale.

PRIVATIZZAZIONE FS, UN PASSO INDIETRO…

La vicenda che nella scorsa primavera conduce al nuovo assetto di vertice di FS SpA, la società cui fa capo il Gruppo FS, è stata più travagliata di quanto fosse previsto.

Spenti i riflettori, piuttosto rapidamente, sulle nomine dei vertici delle tre principali partecipate dello Stato già quotate in borsa (Eni, Iri e Finmeccanica), trascorrono diverse settimane di continui rinvii perché il Governo decida sulle nomine di FS.
Alla fine il puzzle si compone ma, per la prima volta dalla trasformazione in SpA a metà degli anni '90, ma anche da quando, nel 2001, ha assunto l'attuale assetto di gruppo societario strutturato in holding, l'Amministratore Delegato è affiancato da un Presidente con una delega di peso, quella sulla privatizzazione.
Senza addentrarsi in complesse e più o meno fantasiose ricostruzioni dietrologiche, ma, al contempo, senza fermarsi neppure alla superficie di vicende che la stampa tende spesso a ridurre a semplici "totonomine" le cui dinamiche di solito sfuggono, già in quei giorni appare evidente come il ritardo nell'individuazione della soluzione non è tanto dovuto a particolari divergenze tra Presidenza del Consiglio, Ministero dell'Economia (proprietà) e Ministero dei Trasporti (sorveglianza e indirizzo) su chi nominare Amministratore Delegato, questione mai davvero incerta, bensì come produrre una significativa accelerazione al processo di privatizzazione dell'azienda, evidentemente affidata ad una presidenza che garantisca sul tema una netta discontinuità con il precedente vertice del Gruppo.
Tema che, d'altra parte, almeno per il quadriennio 2014-2018, aveva trovato nel Piano Industriale approvato in marzo dal precedente consiglio di amministrazione, poi sostituito, un orientamento abbastanza ben definito: se privatizzazione deve essere, e la decisione spetta alla proprietà, è bene che, nell'interesse della proprietà e della stessa azienda, riguardi l'intero gruppo societario, non parti di esso.
Appare quindi evidente come gli sviluppi di queste ultime settimane, con la restituzione da parte del Presidente al CdA delle deleghe riferite alla privatizzazione e la rapida decisione da

parte dell'organo collegiale di assegnare queste deleghe all'Amministratore Delegato, siano un passaggio delicato nell'equilibrio reale di "governance" interna all'azienda, anche se non è dato sapere, al momento, quanto definitivo o, invece, tuttora reversibile, ma non determina l'inversione di un processo che, come schematicamente descritto in precedenza, risponde a logiche eminentemente di carattere finanziario.

PRIVATIZZAZIONE FS, COME…

Un processo che non è impostato dal Governo, né dall'azienda, motivando perché farlo (in una logica di politica industriale? di politica dei trasporti? o magari con un alibi opportunisticamente sempre buono, "perché ce lo chiede l'Europa"?), ma come farlo. Un come valutato su ragioni finanziarie (quale contributo alla riduzione del debito pubblico?), ma non potendo ignorare, cosa che sarebbe davvero scellerata, che si tratta di privatizzare uno dei più grandi gruppi industriali italiani, del principale committente nazionale di opere infrastrutturali pubbliche, del terzo gruppo ferroviario integrato europeo, dopo la tedesca DB e la francese SNCF, ma con queste oggi in grado, a differenza di soli cinque anni fa e malgrado il ritardo precedentemente accumulato, di giocare qualche interessante partita di sviluppo sullo scenario internazionale, non solo continentale.
Estremizzando nella schematizzazione, le ipotesi in campo sono, al momento, sostanzialmente due.
La prima, in qualche modo riconducibile al Presidente, prevede lo scorporo dell'infrastruttura dal Gruppo, probabilmente con una prima fase di conferimento di RFI al Ministero dell'Economia ed una successiva fase di privatizzazione che potrebbe riguardare la sola rete AV/AC, oppure l'intera rete fondamentale (circa 6.500 degli attuali poco più di 17.500 Km che formano l'infrastruttura ferroviaria nazionale in concessione a RFI), mentre per Trenitalia, venuta meno la struttura integrata di Gruppo, ipotizza la progressiva privatizzazione, eventualmente anche per pezzi e, in tal caso, partendo in tempi rapidi dalla parte "ricca" delle attuali attività di trasporto (servizi AV).
La seconda, sempre schematizzando, riconducibile al precedente e all'attuale Amministratore Delegato e compatibile con il Piano Industriale recentemente definito per il periodo 2014-2018, prevede la progressiva privatizzazione nel medio periodo dell'intero Gruppo, eventualmente ipotizzando, nel frattempo, la dismissione soltanto di alcuni asset la cui cessione non pregiudichi, nel suo complesso, l'attuale assetto integrato del Gruppo stesso (ad esempio, Grandi Stazioni, Cento Stazioni, rete di trasmissione elettrica alta tensione, ecc.).

PRIVATIZZAZIONE FS, UN CASO UNICO…

Sia la prima che la seconda delle due ipotesi, appena descritte molto schematicamente, rappresentano nell'Europa ferroviariamente più sviluppata un caso unico.
In nessun Paese di questa parte di Europa si discute, infatti, sulla privatizzazione dell'infrastruttura ferroviaria.
La Gran Bretagna, unico tra questi Paesi che la privatizzò alla fine degli anni '80, ha dovuto ri-nazionalizzare a metà del decennio scorso, con ingenti risorse dello Stato, verificata l'impossibilità della precedente società privata di sostenere l'onere degli ingenti investimenti necessari allo sviluppo, al potenziamento e alla manutenzione straordinaria della rete, se non a costo di un vertiginoso aumento del prezzo dei pedaggi, già tra i più alti nel continente, insostenibile per le imprese ferroviarie. Analoga decisione era stata assunta qualche anno prima per mantenere la quota di partecipazione britannica, originariamente privata, nella società franco-britannica di gestione del Tunnel della Manica. Ad oggi e, per quanto s'intuisce, per molto tempo ancora, l'unica eccezione è rappresentata dalla Spagna, dove nella società che gestisce la rete AV figura una partecipazione privata estremamente minoritaria, detenuta direttamente o indirettamente da Siemens (progettista e fornitore delle tecnologie di rete e dei treni).
Inoltre, l'obbligo di scorporo dell'infrastruttura dalle holding integrate, operazione prevista dalla prima delle due ipotesi, non figura nemmeno più nella Direttiva europea sul riordino (recast) delle norme sul trasporto ferroviario, mentre il relativo dibattito sopravvive tuttora soltanto in Italia, tra ottusità ideologiche liberiste nostrane e distorsioni nella discussione prodotte dalla presenza di NTV.
Infine, qualsiasi ipotesi di privatizzazione che riguardi Trenitalia, a maggior ragione se venisse meno l'assetto integrato di Gruppo, dovrebbe comunque fare i conti con la notevole sottocapitalizzazione attuale di Trenitalia (poco più di 1 miliardo di euro) rispetto al suo stato debitorio, stabilizzatosi da quattro anni intorno ai 6 miliardi di euro.

QUALCHE DOMANDA FINALE…

Nel descrivere asetticamente il quadro nel quale si colloca attualmente la possibile privatizzazione di FS, l'autore non ha trattato mai, come il lettore avrà certamente notato, di politiche industriali, di investimenti pubblici o di interessi strategici nazionali, e questo semplicemente perché tali temi sono assolutamente assenti nel dibattito in corso.
In queste pagine ci torneremo prossimamente, perché si tratta invece dei temi fondamentali che incrociano, prima ancora del come privatizzare, il perché farlo.
In questa occasione ci si limita, intanto, ad elencare alcune esemplificative domande legate a questi temi.
La separazione infrastruttura-trasporto, pur in presenza di una rigorosa separazione societaria, libera davvero le straordinarie (!) potenzialità del mercato ferroviario o, invece, produce sovracosti di sistema e un pesante handicap allo sviluppo tecnologico della modalità ferroviaria? Ottimizza o depaupera le risorse finanziarie, pubbliche o private che siano, investite nel sistema? Il trasporto non remunerativo di persone (locale e, più in generale, sociale) e di merci (nelle relazioni con le aree economicamente deboli) trae vantaggio o subisce danni dalla privatizzazione? L'industria delle costruzioni ferroviarie (infrastruttura e treni) trae beneficio o danni dalla scomparsa del Gruppo FS, visto che, in Europa, i due principali costruttori rimasti (Alstom in Francia e Siemens in Germania) hanno origine, affatto casualmente, in Paesi dove gli assetti dei rispettivi Gruppi ferroviari pubblici integrati non sono messi assolutamente in discussione?
Infine, quesito inevitabile per qualsiasi sindacato, nei dossier allo studio quanto spazio è dedicato alle clausole sociali, alle tutele del lavoro ferroviario, al superamento dell'attuale dumping contrattuale?

I porti italiani

Luoghi di trasformazione e aggregazione della logistica

di Giulia Guida, Segretaria Nazionale Filt-Cgil

La logistica, in Italia, non è mai stata considerata un fattore strategico di sviluppo per il sistema produttivo e di ripresa dell'economia nazionale e l'assenza di una politica dei trasporti e della logistica ha impedito di compiere scelte di programmazione per rendere il sistema infrastrutturale competitivo ed efficiente.
È evidente, infatti, che il sistema logistico nazionale è inadeguato e caratterizzato da tante aziende di piccole e medie dimensioni. È inoltre molto frammentato, a "filiera lunga", e quindi complesso, farraginoso e con eccessive distorsioni ed una diffusa illegalità a tutti i livelli. Questo insieme di fattori negativi ormai rappresentano un vero ostacolo anche ad una concorrenza sana.
L'eccessiva frantumazione del sistema, inoltre, ha impedito una crescita reale del settore e scarsi investimenti in tecnologie avanzate, competenze professionali e sistemi informatici sofisticati. Si è puntato, invece, su terziarizzazioni a ribasso la cui competitività si è basata esclusivamente sul costo del lavoro, con la conseguente contrazione dei diritti salariali e normativi dei lavoratori.
Una fragilità che, in assenza di una politica delle infrastrutture e di un piano della logistica, continua a tramutarsi ed ha impedito di avere un sistema del trasporto merci integrato tra ferro, gomma e mare. In Italia, purtroppo, il trasporto merci avviene ancora per l'85% su gomma e, per il transito delle merci con origine e destinazione nel nostro paese, sono preferiti, per efficienza e per riduzione dei tempi delle operazioni doganali, i più competitivi porti del Nord Europa rispetto ai porti italiani. Una vera contraddizione se si pensa che il traffico merci nel nostro paese, in termini di importazioni ed esportazioni, equivale a 230 miliardi di euro di merci, delle quali oltre il 30% è trasportato via mare; in particolare, il traffico marittimo con la Cina supera i 18 miliardi di euro ed è relativo al 73,5% delle nostre importazioni e per il 26,5% all'export.
La crisi economica, ormai strutturale, che sta vivendo l'Italia richiede invece alle imprese una forte spinta all'export ed all'internalizzazione dei prodotti e dei servizi e, pertanto, bisogna cambiare e mettere in campo strategie di sviluppo. Occorre promuovere il traffico internazionale delle merci, attraverso un rilancio dell'import-export. Il rilancio degli scambi significa anche garantire un adeguato supporto logistico alle imprese, tale da garantire rapidità ed efficienza nel far viaggiare le merci, puntando anche sui cosiddetti cicli di lavorazione "in viaggio", che sono svolti nelle aree adiacenti i porti e gli interporti.
Paesi come la Germania e l'Olanda hanno puntato, ormai da diversi anni, su un sistema logistico specializzato ed avanzato, vero motore di crescita e di sviluppo, capace di effettuare intere fasi di lavorazioni del prodotto finale nella logistica, contraendo costi, riducendo tempi e garantendo processi altamente qualificati.
Pur riscontrando segnali positivi nei primi mesi del 2014, con l'aumento del traffico container nei principali porti italiani come Genova, La Spezia, Salerno, Savona, Civitavecchia, il traffico merci via mare si scontra con una logistica nazionale inefficiente in cui il collegamento tra porti e destinazione finale della merce è arretrato. Il fattore più evidente è la grande rapidità di cambiamento del trasporto marittimo che registra le aggregazioni in grandi gruppi per garantire un abbassamento dei costi operativi, l'utilizzo di navi più grandi che trasportano una quantità maggiore di container e la scelta di scali efficienti ed adeguati.
Di fronte alla concentrazione armatoriale rimane, invece, immutata in Italia l'offerta a terra dei servizi logistici, polverizzata tra una pluralità di aziende di piccole dimensioni dell'autotrasporto che, come tali, agiscono secondo logiche poco orientate ad un'organizzazione integrata del ciclo logistico, attraverso un abbattimento dei costi, basato esclusivamente sulla contrazione del fattore lavoro in termini salariali e normativi.
Tali situazioni si riverberano drammaticamente sul mercato del lavoro lungo la filiera che, se nei confini portuali riesce con difficoltà e attraverso un'opportuna "regolazione" a salvaguardare anche gli aspetti della qualità, dell'integrazione e della sicurezza, fuori di essi è sempre più sottoposto alla frammentazione e allo sfruttamento che male si coniugano con l'offerta di un servizio efficiente, efficace, sicuro e con una capacità di trasferimento veloce della merce.
La logistica italiana se vuole, pertanto, competere su scala internazionale deve adottare, sempre di più, nei porti, logiche

industriali nelle operazioni di organizzazione e di gestione dei cicli di flusso delle merci, incrementando l'intermodalità sulla ferrovia, nella consapevolezza che la sfida futura è basata notevolmente sulla sinergia tra mare e terra.
Il distretto portuale logistico rappresenta sempre più un segmento ad alta capacità occupazionale, con l'esigenza di individuare competenze qualificate e specializzate, figure professionali in grado di gestire la fase organizzativa e gestionale delle merci. In tal senso sarà necessario, attraverso i contratti nazionali e la contrattazione aziendale, prevedere la formazione continua dei lavoratori impiegati attualmente, per rispondere alle esigenze di trasformazione dei processi produttivi ed "esportare" nell'intera catena logistica la cultura della flessibilità regolata, tipica del lavoro portuale. Solo attraverso il rispetto delle regole, delle normative esistenti, dei contratti di lavoro ed un sistema degli appalti trasparente e corretto, capace di garantire la sana concorrenza, le aree retro portuali potranno rappresentare opportunità di crescita e di investimenti qualificati.
Ripensare in termini "sistemici", attraverso scelte politiche coraggiose, l'offerta infrastrutturale combinata porti e logistica del paese è la naturale evoluzione dell'attuale assetto trasportistico, così come è stato proposto ed approvato nel documento congressuale della Filt-Cgil.
Significa cogliere una grande opportunità di sviluppo e di ripresa per l'economia italiana, anche in previsione dell'incremento dei volumi del commercio mondiale e nell'ottica di una sempre maggiore integrazione tra produzione e distribuzione,

come ultima fase del processo produttivo. La logistica italiana, quindi, deve assumere sempre più una dimensione europea in grado di competere con gli altri paesi del vecchio continente, ma ciò richiede una forte spinta al cambiamento di tutti gli operatori, a partire dalla committenza che deve assumersi la responsabilità di non puntare più alla tariffa a ribasso ma, viceversa, alla qualità dei servizi logistici e del trasporto, in termini di efficienza ed innovazione tecnologica. Se si vuole cogliere realmente la sfida di rilancio dell'economia nazionale puntando sui porti italiani per far viaggiare le merci, sarà necessario prevedere un nuovo quadro normativo, in grado di dare vita ad un sistema di regole che disciplini il rapporto fra tutti i soggetti che intervengono nel ciclo logistico.
Dal 12 novembre scorso è entrata in vigore la legge n.164, nota come "Sblocca Italia", di conversione del decreto legge n.133 del 12 settembre 2014 che recepisce parzialmente, all'articolo 29, le "raccomandazioni" del Consiglio Europeo sul programma di riforme che l'Italia deve varare per allinearsi agli altri paesi continentali. Con questo provvedimento si dovrà realizzare, nei 90 giorni successivi, il Piano Nazionale della portualità e logistica e quindi, successivamente, l'armonizzazione con le necessarie modifiche della Legge 84/94 di riforma dei porti.
La realizzazione del Piano Nazionale è di sicuro un progetto importante e prioritario per l'economia italiana, ma esprimiamo grande preoccupazione per l'assenza di un confronto costruttivo con le organizzazioni sindacali, se non in termini di audizioni. Un confronto in grado di rappresentare, rispetto al contesto attuale, i percorsi necessari per la crescita occupazionale in termini qualitativi e professionali, evitando di ripetere il caso di un segmento deregolamentato ed adattabile alle reali esigenze di crescita produttiva, solo attraverso la contrazione dei diritti dei lavoratori. Il Piano Nazionale della logistica e della portualità può rappresentare una grande opportunità per recuperare rapidamente la perdita di competitività del sistema produttivo italiano e dei nostri territori. Ma se questa opportunità non sarà gestita in termini di sinergia fra tutti i soggetti, rischia di essere ancora una volta un'occasione persa.

Ma dove vanno i marinai?

di Emanuele Fernicola, Responsabile Dipartimento Marittimo Portuale Filt-Cgil Campania

L'industria marittima gode relativamente di buona salute. In tutte le statistiche, in termini sia di industria sia di occupazione, l'Italia si attesta alla terza posizione a livello UE: sulle navi battenti bandiera Italiana ruotano circa 54.000 marittimi l'anno, di cui circa 35.000 sono italiani, 20.000 dei quali ufficiali.

In questi giorni si sono celebrati i 25 anni di quello che rappresenta probabilmente il più rilevante (non solo da un punto di vista simbolico) evento della storia politica dell'occidente dopo la seconda guerra mondiale, la caduta del muro di Berlino.
La comunità economica mondiale aveva però posto le basi per quell'evento sin dal 1986, con l'avvio dei negoziati multilaterali sul commercio, siglati nel 1994 con l'Uruguay Round a Marrakesh, quando circa 190 nazioni davano vita al World Trade Organization, la prima istituzione globale che si occupasse di agevolare la progressiva riduzione su scala mondiale dei vincoli al commercio internazionale, tramite l'abbattimento delle barriere doganali. Da allora abbiamo tutti imparato a familiarizzare prima con la parola globalizzazione, poi con i suoi effetti sulle nostre vite.
La crescita media del PIL mondiale dal 1993 al 2013 è stata del 5,3%, mentre i volumi di merce esportata si sono attestati su una crescita media annua dell'8% e di quella importata del 7%. Le economie europee non hanno seguito questi tassi di crescita e ne vediamo le conseguenze sulle imprese e sull'occupazione, ma esiste un comparto che rappresenta un'anomalia, il settore della navigazione. Gli armatori europei detengono circa il 40% della flotta mondiale e, dato che circa il 95% delle merci prodotte e consumate al mondo compie almeno un passaggio di trasporto via nave, vale la pena ripercorrere l'andamento di questo settore, per analizzarne i risvolti sul mondo del lavoro.
Nel 1990, la stazza lorda complessiva della flotta mercantile mondiale si attestava su 400 mln di tonnellate, per passare a circa 1100 mln nel 2013, con un tasso medio annuo di crescita del 13,4%. Sul fronte della capacità di stiva, invece, i rispettivi numeri sono di 670 mln di tonnellate di capacità nel 1990, per passare ai 1600 mln del 2013. Quindi, mentre il commercio mondiale è cresciuto a tassi medi tra il 7 e l'8%, il suo vettore principale, l'industria marittima, cresceva a tassi quasi doppi.
È un'industria che ha accompagnato con costanti tassi di crescita la fase propulsiva della globalizzazione e vedremo tra poco nel dettaglio la situazione relativa all'occupazione. Prima è opportuno delineare alcuni esempi di possibili criticità in relazione al mercato del lavoro marittimo, che potrebbero presentarsi nel prossimo futuro.
Il primo riguarda l'innovazione tecnologica, in particolare l'automazione. Nel 2015, il consorzio MUNIN, acronimo per Maritime Unmanned Navigation through Intelligence in Networks, composto da varie università nord europee, presenterà, nell'ambito del VII programma quadro della Commissione Europea, uno studio di fattibilità per realizzare navi commerciali che operino senza equipaggio, comandate in remote control dagli uffici.
Non è fantascienza, alcuni terminal portuali di contenitori hanno già rimosso i portuali dalle banchine.
Il secondo è l'andamento dei negoziati per la firma del TTIP (Transatlantic Trade and Investment Partenership), ovvero il prossimo, possibile, trattato di libero scambio tra UE, Usa e Canada. I negoziati non hanno ancora coperto l'ambito del trasporto marittimo, su cui potrebbero avere un impatto devastante in termini occupazionali sia per i marittimi europei sia per quelli statunitensi, come non hanno mancato di segnalare ai rispettivi governi ed alle delegazioni trattanti sia l'ETF sia il Transport Trade Department dell'Alf-Cio. Difatti in Europa, se si escludono i settori strategici ed altamente specializzati quali le perforazioni petrolifere e l'esplorazione mineraria, il grosso dei marittimi sono imbarcati nei traffici di cabotaggio nazionale ed intraeuropeo, dove vigono leggi che legano, almeno in quota parte, la nazionalità degli equipaggi alla bandiera della nave mentre, negli USA, il Jones Act vincola a personale nazionale i traffici intra porti USA per motivi legati alla sicurezza nazionale. Un'eventuale liberalizzazione totale del commercio marittimo potrebbe portar via con sé questi strumenti di tutela sociale.
Nel corso degli ultimi 25 anni, la domanda di marittimi è cambiata molto, a causa della creazione dei secondi registri (nati per reinsediare le imprese e garantire l'occupazione) in Europa

Occidentale e delle correzioni dei registri negli altri stati bandiera. L'offerta di manodopera vede nuovi centri di fornitura specialmente in Asia e nell'Europa dell'Est; mentre l'offerta di ufficiali dai paesi sviluppati, ma specialmente la domanda di comuni da questi paesi, si è ridotta. Su base mondiale, circa 1,2 milioni di persone sono impiegate a bordo della flotta mercantile globale, rispetto ai circa 4 milioni alle dipendenze dell'industria automobilistica. Negli ultimi 50 anni, la domanda di trasporto marittimo è cresciuta più rapidamente della produzione globale a causa di una crescita molto rapida del commercio globale. Per soddisfare la domanda crescente, gli armatori hanno migliorato l'efficienza delle loro flotte, tramite l'aumento della dimensione delle navi, ma anche l'automazione del lavoro ha comportato l'incremento di produttività del lavoro marittimo. Quindi, il numero di marittimi necessari a trasportare un certo carico è sceso; malgrado ciò, la crescita complessiva della flotta mercantile mondiale ha comportato che la domanda di occupazione di marittimi rimanesse complessivamente stabile dagli anni '80 ad oggi. In aggiunta ai requisiti delle bandiere nazionali rispetto ai minimi requisiti degli equipaggi, vari stati hanno limitazioni circa la nazionalità e le qualifiche dell'equipaggio, cosa che influenza le scelte circa i paesi in cui le compagnie di navigazione e le società di gestione equipaggi decidono di insediare e registrare le navi e le aziende e, quindi, la nazionalità degli equipaggi.

In risposta alla tendenza di andare in bandiera estera, la maggior parte dei paesi europei ha costituito i secondi registri negli anni '80 e '90, accompagnati da un sistema di tassazione non sulla reddivitità ma sul tonnellaggio e permettendo agli armatori europei di impiegare anche marittimi non comunitari a salari più bassi di quelli nazionali. Nel frattempo, sia i secondi registri sia i registri aperti continuavano a crescere nelle immatricolazioni; quindi, in assenza del secondo registro, la bandiera europea sarebbe scomparsa giacché l'industria dello shipping ha in sé una serie di caratteristiche uniche che indirizzano le scelte delle imprese verso regimi di tassazione più favorevoli che in altri settori. È un'industria che, per natura, è molto mobile e le attività possono essere spostate di paese in paese con estrema facilità in funzione dei regimi di tassazione e regolatori.

Il relativo declino, sia per gli ufficiali sia per i comuni provenienti dai paesi sviluppati (circa il 30% ed il 20% rispettivamente della forza lavoro complessiva), va parametrato con la crescita dei marittimi provenienti non solo dal Far East, ma soprattutto dai paesi dell'Est Europa, oramai quasi tutti interni all'Europa a 28 (circa 20% degli ufficiali e 14% dei comuni). A livello globale, i paesi a capitalismo avanzato detengono circa il 51% degli ufficiali e il 35% dei comuni della forza lavoro globale dei marittimi, nonostante la maggiore appetibilità dei lavori a terra per i cittadini dei rispettivi paesi. Considerando la sproporzione demografica esistente tra i paesi occidentali e il far est (incluso il subcontinente indiano), già ora, e sempre più nei prossimi anni, aumenterà la pressione sul mercato del lavoro marittimo da parte di comuni ed ufficiali provenienti dall'Asia.

Restringendo l'analisi all'Europa, si riscontra che tra il 2005 ed il 2014 la flotta controllata da compagnie Europee è cresciuta del 70%, giungendo a 23.000 navi e 450 milioni di stazza lorda. All'inizio del 2014, l'Ue controllava il 40% della flotta mondiale ed il 60% della flotta di portacontainer, dando lavoro in termini diretti a circa 590.000 persone (nel trasporto aereo sono 425.000), di cui circa 470.000 a bordo. Si stima che circa il 40% dei posti di lavoro a bordo sia occupato da marittimi comunitari. La produttività media del comparto si stima nei termini di 88.000 Euro di PIL generati da ogni lavoratore, da rapportare ad una media UE di 53.000. Sommando l'impatto diretto ed indiretto dell'industria armatoriale sul PIL UE, si arriva ad un totale di circa 145 miliardi di Euro. In tutte le statistiche, in termini sia di industria

sia di occupazione, l'Italia si attesta alla terza posizione a livello UE. Nel dettaglio, sulle navi battenti bandiera Italiana ruotano circa 54.000 marittimi l'anno, di cui circa 35.000 sono italiani, 20.000 dei quali ufficiali.

Siamo quindi in presenza di un settore che gode relativamente di buona salute e in cui l'introduzione di buone pratiche concordate tra i produttori potrebbe dare un ulteriore importante slancio sia all'industria che al lavoro. Il continuo evolversi delle normative internazionali di settore, relative sia agli standard conoscitivi (training) del personale, sia alle normative di gestione della nave e degli apparati tecnici di bordo, impongono de facto che i marittimi, soprattutto sottufficiali ed ufficiali, siano tenuti, nel corso della loro vita lavorativa, ad un processo di formazione continua e permanente, che al momento è gestita esclusivamente da centri di formazione privati e spesso a carico del marittimo. In tal senso, sarebbe opportuno, anche in chiave di proselitismo per il sindacato, attivare a livello centrale con Confitarma e Fondimpresa un confronto con l'Inps che permetta di attivare percorsi di formazione continua professionalizzante, anche tramite strumenti contrattuali già esistenti come il Fanimar, introducendo appunto sulla scena dell'offerta di servizi formativi (fondamentali ed essenziali per i marittimi) un soggetto regolatore del mercato di natura contrattuale.

Un discorso a parte meritano invece gli allievi ufficiali. A livello europeo, dall'introduzione nei vari paesi della tonnage tax (forfettizzazione sulla base del tonnellaggio della tassazione) e degli sgravi fiscali sul costo del lavoro, il numero di allievi ufficiali è passato dai circa 33.000 del 2004 agli oltre 37.000 del 2012. L'Italia è il secondo paese dopo la Polonia per numero di allievi nautici diplomati ogni anno, circa 3000, con un tasso di crescita del 79% dal 2005 al 2013. Ma sebbene la legge preveda l'obbligo di imbarco degli allievi su navi di bandiera italiana, delle circa 1400 navi registrate in Italia, solo circa 800 sono in registro internazionale e non tutte hanno l'obbligo di imbarco degli allievi ufficiali.

Esiste quindi un gap strutturale tra offerta e domanda di lavoro che in nessun modo può essere sopperita dalla bandiera nazionale. La programmazione dei fondi strutturali UE 2014-2020 vede al suo interno un asse strategico relativo alla formazione professionalizzante di lavoratori in un'ottica di mobilità di lavoro qualificato intra Ue, con speciale riferimento alle aree sottosviluppate, in stato di sottooccupazione. In tal senso, la figura dell'allievo ufficiale italiano si attaglia perfettamente al profilo delineato dall'Europa. Abbiamo un surplus di manodopera che proviene per lo più dalle aree svantaggiate del paese che, per lavoro, può

imbarcare su bandiera italiana o comunitaria senza neanche dover cambiare residenza. Si tratta di attivare una campagna, di concerto con le altre categorie interessate, l'ETF e l'ETUC che, a livello italiano, proponga una riforma degli istituti nautici che permetta, ad esempio, di iniziare il percorso formativo a bordo anche prima del diploma, come avviene a Malta, aumentando la capacità linguistica degli allievi e costruendo a livello Europeo una sorta di Erasmus del mare che veda sullo sfondo, a partire dalle politiche attive del lavoro dei futuri ufficiali, il delinearsi di un mercato del lavoro che sia Europeo e non solo nazionale. Inoltre, il sindacato nazionale potrebbe lavorare per aggiungere un vincolo contrattuale all'imbarco degli allievi, ampliando così la base di riferimento di imbarchi possibili alle navi non vincolati dalla legge, negoziando le condizioni salariali in ingresso in cambio dell'inserimento negli organici aziendali degli allievi in formazione.

Il cluster marittimo non si presenta come un comparto produttivo maturo e, sebbene siamo in presenza di complessi processi di ristrutturazione ed aggregazione industriale per migliorare l'efficienza e la redditività delle imprese (fattore comune all'industria automobilistica ed elettronica), la domanda di lavoro marittimo appare stabile o in leggera crescita. È prevedibile, nel prossimo futuro, un progressivo aumento del reclutamento di marittimi provenienti dal far east, sebbene la quota di occupazione europea ed italiana sia ancora in crescita (e vanno difese le leggi sul cabotaggio che garantiscono il lavoro alla bassa forza).

Le continue innovazioni tecnologiche e le relative specifiche conoscenze sempre da aggiornare da parte del personale marittimo suggeriscono, come campo di azione prioritario per tutelare e promuovere l'occupazione europea ed italiana, di agire nel prossimo futuro sulle leve dell'offerta formativa e della sua qualità, giacché la volatilità dell'impresa marittima e l'esistenza di un mercato globale del lavoro marittimo rende parziali (sebbene necessarie) le armi di tutela del lavoro da un punto di vista legislativo. Per diverse altre qualifiche, come frigoristi, elettricisti, operai motoristi, trattoristi, nostromi, ufficiali elettronici, si riscontra un differenziale pari a zero sul fronte del costo unitario del lavoro tra marittimi nazionali ed internazionali, ma barriere linguistiche e difficoltà nel raggiungere le certificazioni idonee ne limitano l'impiego sulle navi di bandiera italiana in registro nazionale; in tal senso, l'azione sindacale non ha ancora sviluppato tutte le sue potenzialità in termini di bilateralità.

Ciò deve rappresentare un punto centrale dell'azione sindacale nel prossimo futuro, perché corrisponde a precisi bisogni degli stessi marittimi, ma anche perché a tutt'oggi, in Italia, a differenza che nel resto d'Europa, il ruolo esclusivo della formazione in ingresso e continua è rimesso a strutture private, e quindi prive di interesse a sviluppare quel raccordo strutturale con l'equilibrio necessario tra offerta e domanda di lavoro per qualifiche richieste, che può essere indirizzato solo da soggetti che orientano la propria attività verso l'interesse generale.

Fonti:
World Trade Report 2014 - The Seafarers Labour Market, Dansk University 2012 - Maritime Career Path Mapping, Ecsa & Etf 2013 - Oxford Economics, The Economic Value of the Eu Shipping Industry 2014 -Bimco, ISF Manpower 2010 Update the worldwide demand for and supply of Seafarers - International Chamber of Shipping Annual Review 2014 - Bimco 2012 Shipping Market Overview

Mobilità e trasporto pubblico nelle grandi città: la sfida del XXI Secolo

di Massimo Ferrari

Recuperare una mobilità razionale ed efficiente nelle grandi città, con reti funzionali di trasporto pubblico su ferro e a trazione elettrica, presuppone ingenti investimenti e non può essere finanziata dal solo capitale privato. Si richiedono sovvenzioni da parte della collettività, non potendo contare esclusivamente sulla "mano invisibile" del libero mercato.

Il nostro pianeta sta sempre più urbanizzandosi: ormai, per la prima volta nella storia dell'umanità, il numero di chi vive nelle città ha superato quello della popolazione rurale. E, se l'attuale tendenza sarà confermata, alla metà del secolo corrente circa i due terzi della popolazione vivrà in ambito urbano. Soltanto in Cina si possono contare oltre 120 città che superano il milione di abitanti. E numerose sono nel mondo le megalopoli con oltre dieci milioni di abitanti. Pensiamo a New York, Città del Messico, San Paolo, Buenos Aires, Parigi, Istanbul, Pechino, Shanghai, Seul, Tokyo, Bombay, Giacarta, Il Cairo, Lagos e altre ancora, per un totale di circa trenta.

Tutto ciò rappresenta un serio problema che preoccupa i catastrofisti, i quali tendono a rimpiangere il buon tempo antico. Ma, al tempo stesso, il fenomeno dell'urbanizzazione rappresenta anche una grande opportunità. Infatti, la concentrazione della popolazione nelle città può efficacemente contrastare la dispersione a macchia d'olio delle residenze e dei posti di lavoro nel territorio più vasto (fenomeno che gli anglosassoni chiamano "urban sprawl"), il che minaccia seriamente l'ambiente, gli spazi verdi, l'agricoltura e molte specie animali.

Ne abbiamo un chiaro esempio nella Pianura Padana: quando viaggiamo da Torino a Venezia assistiamo, quasi senza soluzione di continuità, ad un susseguirsi di centri abitati, capannoni industriali, centri commerciali che si sono mangiati buona parte del territorio piemontese, lombardo e veneto.

Non sarebbe meglio se la popolazione ed i posti di lavoro fossero più concentrati attorno ai poli maggiori (Torino, Milano, Brescia, Verona, Padova, Mestre), lasciando ampi spazi intermedi destinati alle attività agricole, ma anche a costituire i polmoni verdi a disposizione degli abitanti delle città circostanti?

Certo, la congestione urbana, dovuta soprattutto alla crescita della circolazione veicolare, minaccia a sua volta seriamente l'ambiente e la qualità della vita, con una serie di effetti negativi, quali l'inquinamento, il rumore, gli incidenti stradali. Ma allora, forse, il problema non sono le città. Il vero problema è l'automobile. O, meglio, l'uso illimitato del veicolo individuale cui si erano assuefatte le ultime generazioni, almeno fino alla recente crisi economica. Non a caso, con la riduzione del traffico urbano registrata negli ultimi anni, soprattutto a seguito della crisi, la vivibilità delle nostre città sembra migliorata. Perlomeno risulta meno congestionata e frenetica di qualche tempo addietro.

Ormai l'uso illimitato dell'auto non è più proponibile nemmeno nelle città americane che si erano sviluppate in funzione del traffico privato, con autostrade urbane e giganteschi parcheggi. Anche là si assiste ad una parziale riconversione, con la creazione di isole pedonali, con la riscoperta della bici, con la diffusione di forme di car sharing e car pooling in vario modo incentivate.

Ma ovunque, se davvero si vuole arrivare ad un riequilibrio modale che favorisca l'uso più razionale del veicolo privato ed una maggiore vivibilità delle città, occorre investire sul trasporto pubblico, per creare una valida rete di mobilità alternativa accessibile a tutti. Ed un sistema di trasporto pubblico davvero attraente si basa essenzialmente su veicoli che circolano in sede propria: ferrovie suburbane, metropolitane tradizionali o leggere ("light rail"), tram moderni, filobus che corrono su vie riservate. Si tratta di veicoli poco o punto inquinanti e, soprattutto,

competitivi con l'auto in termini di velocità commerciale, comfort, identificabilità (ossia possibilità di memorizzarne facilmente i percorsi fissi) e capacità di contribuire alla riqualificazione urbanistica delle città. Tutte caratteristiche che mancano all'autobus – un mezzo certamente ancora indispensabile per servire diffusamente i quartieri e gli insediamenti isolati – ma quasi sempre incapace a "convertire" al trasporto pubblico l'automobilista. Orbene, quasi tutte le grandi città europee ed asiatiche hanno recuperato, reintrodotto o esteso le loro reti di trasporto elettrico nel corso degli ultimi due decenni, rovesciando almeno in parte la preferenza a privilegiare gli interventi di miglioria della rete viaria, che parevano irreversibili dopo la Seconda Guerra Mondiale. Nel nostro continente non ci sono più centri superiori al mezzo milione di abitanti che basano la propria offerta di trasporto pubblico unicamente sugli autobus (gli ultimi bastioni del "tutto su gomma" – purtroppo quasi tutti italiani – stanno rapidamente capitolando, come Palermo, che ha reintrodotto i tram o Bari, che oggi è dotata di una sia pur embrionale linea metropolitana verso l'Ospedale San Paolo e l'aeroporto di Palese).

A decorrere dall'alba del XXI° secolo, nel mondo, almeno 45 nuove reti di metropolitana sono sorte a vantaggio di altrettante città. Nella sola Repubblica Popolare Cinese, ben 60 città hanno già aperto o stanno realizzando una rete di metropolitana. E, se è vero che la costruzione di una linea di metrò tradizionale costa molto cara, altre soluzioni efficaci si sono imposte nell'ultimo decennio: metropolitane automatiche (la cui costruzione è sì onerosa, ma la gestione risulta poi più economica, essendo ridotto il personale dedicato all'esercizio), sopraelevate (almeno dove accettabile dai residenti, come ad esempio a Bangkok) e, soprattutto, linee di tram moderni che si sono istallati in almeno cento città (oltre alle 300 che già li ospitavano in passato).

Il tram, che era stato bandito nella maggior parte delle nazioni occidentali (con l'eccezione di quelle di cultura germanica e nordica), è tornato in forze nelle vie di parecchie città simboliche: da Strasburgo, sede del Parlamento europeo, a Nizza, capitale della Costa Azzurra; da Istanbul, dove corre sul ponte di Galata, a Gerusalemme, dove sfiora le mura millenarie del centro storico; da Sydney alla diagonale di Barcellona, sotto il castello di Edimburgo e nel cuore di Dublino.

Soltanto in Francia, quasi tutte le città che superano i 200 mila abitanti (fa eccezione ormai la sola Tolone, amministrata dal Front Nationale) sono oggi servite da tram moderni ed efficienti. Queste reti hanno conosciuto un grande successo di pubblico: una parte consistente degli utenti è costituita da automobilisti che adesso trovano conveniente utilizzare il mezzo pubblico (più veloce ed affidabile dei vecchi autobus). La maggior parte dei sindaci fa a gara per aggiudicarsi nuovi progetti, che hanno contribuito a riqualificare le loro città com'è avvenuto, per esempio, a Montpellier.

Stesso trend è riscontrabile in Spagna o in Turchia e, in maniera più contrastata, anche in Gran Bretagna ed in Italia (dove a Torino, Milano, Roma e Napoli, che avevano mantenuto parte delle reti tranviarie "storiche", si sono aggiunte recentemente Firenze, Messina, Palermo, Cagliari e Sassari, mentre Padova e Mestre si sono dotate di una versione di "tram su gomma", già sperimentata in Francia a Caen e Clermond Ferrand). Altre nazioni, come la Svizzera, la Germania, l'Austria, il Benelux, che non avevano mai rinunciato al tram, hanno ammodernato ed esteso le loro reti.

E le città di più grandi dimensioni hanno recuperato le loro linee ferroviarie suburbane, realizzando reti regionali di S-Bahn, con frequenze cadenzate che servono la vasta area metropolitana sul modello del sistema RER, nell'Ile de France che abbraccia Parigi. Le linee "S", già attive nell'area vasta di Milano, si candidano a costituire la rete di forza della futura città metropolitana lombarda.

Il miglioramento dei servizi di trasporto pubblico in Europa ha prodotto, per la prima volta dal dopoguerra, una certa tendenza alla riduzione dell'indice di motorizzazione. Deloitte stima che, nei prossimi anni, circa 25 milioni di giovani europei rinunceranno a prendere la patente di guida. Un fenomeno incredibile fino a poco tempo fa. E persino negli Stati Uniti si riscontra un trend

analogo. Infatti, soprattutto nelle giovani metropoli dell'Ovest americano (come San Diego, Portland, Salt Lake City, Denver, Houston, Dallas, Saint Louis, Phoenix, Tucson e San Josè, capoluogo della Sylicon Valley), si sono sviluppate negli ultimi tempi moderne reti di "light rail", che hanno in parte modificato le abitudini di spostamento dei residenti, sottraendoli alla totale dipendenza dall'automobile.
Stessa cosa nel Nord Africa (Algeria, Tunisia, Marocco, a Casablanca è stata inaugurata la più lunga linea di tram del mondo, sotto la supervisione delle imprese francesi), in Australia e nei grandi centri dell'America Latina (ormai otto grandi città brasiliane sono dotate di metropolitana, a Santiago del Cile è in costruzione la settima linea sotterranea e nuove tratte sono state aperte persino a Panama, Santo Domingo e Porto Rico).
Mentre le città che non dispongono delle risorse finanziarie necessarie per realizzare una metropolitana hanno approntato linee di autobus espressi, completamente svincolate dal traffico veicolare, taxi inclusi, come a Curitiba, in Brasile, o a Bogotà, in Colombia, oppure di filobus articolati in sede riservata, come a Quito, in Ecuador.
Né va dimenticato l'effetto dell'Alta Velocità, che è già una realtà diffusa in diversi paesi europei (Francia, Spagna, Italia, Germania) e soprattutto in Asia (Giappone, Cina, Corea del Sud, Taiwan, Turchia), ma che si appresta a debuttare anche nelle Americhe (in Brasile, tra Rio e San Paolo, ed in California, tra Los Angeles e San Francisco). I treni veloci offrono, infatti, la soluzione più rapida di spostamento tra le metropoli su una distanza compresa tra i 200 ed i 1.000 km. Ciò favorisce lo sviluppo di megalopoli concentrate attorno alle stazioni servite dalle nuove linee, in guisa di un metrò a lungo raggio, come si può notare tra Tokyo ed Osaka, tra Parigi. Lione e Marsiglia, tra Madrid e Barcellona, tra Boston, New York e Washington e adesso anche da noi tra Torino, Milano, Bologna, Firenze, Roma e Napoli.

Tutto ciò, sia ben chiaro, costa. E costa molto: recuperare una mobilità razionale ed efficiente nelle grandi città con reti funzionali di trasporto pubblico su ferro e a trazione elettrica presuppone ingenti investimenti e non può essere finanziata dal solo capitale privato. Il che spaventa gli economisti liberisti, come il prof. Ponti in Italia, sempre pronti a stigmatizzare la spesa pubblica nelle infrastrutture ferroviarie.
Ma bisogna ricordare come la mobilità ed il trasporto su ferro rappresentano un servizio essenziale per un gran numero di cittadini, il quale, un po' dappertutto (anche nelle nazioni fortemente orientate all'economia liberista, come la Gran Bretagna e gli Stati Uniti) richiede sovvenzioni da parte della collettività, non potendo contare esclusivamente sulla "mano invisibile" del libero mercato.
In California - per esempio, a San Diego - i costi di gestione della rete di tram ("light rail") sono coperti per oltre l'80 per cento dai proventi tariffari. Un'ottima performance per chi conosce il settore del trasporto pubblico, ma non sufficiente – senza contributi pubblici – ad attirare investitori privati. Ed anche nei casi, ormai diffusi pure in Europa, in cui a gestire i servizi di trasporto collettivo è un'impresa privata, questa beneficia di contributi pubblici, sotto forma di contratti di servizio.
Le reti di trasporto su ferro, dunque, rappresentano un settore vitale per le città del XXI secolo. Un settore in cui l'economia pubblica può (e deve) ancora giocare un ruolo essenziale.

MASSIMO FERRARI
Presidente di Assoutenti/Utp (Associazione Utenti del Trasporto Pubblico); Membro del Comitato d'Onore UITP 2015 (il Convegno mondiale delle imprese di trasporto pubblico che si terrà l'anno prossimo a Milano)

La crisi e il congelamento dell'innovazione

di Emanuele Polizzi

Il blocco dell'innovazione ha determinato l'incapacità delle politiche pubbliche di governare i processi sociali ed economici per orientarli nel senso dell'equità e della democrazia, anziché subirli e rimanerne travolti. È il caso delle politiche di welfare.

Una delle insidie più pericolose, ma nascoste, della crisi economica in cui ci troviamo dal 2008 è il fatto che essa rischia di inibire le innovazioni nel campo delle politiche pubbliche.
Si tratta di un problema meno evidente dell'aumento della disoccupazione o delle povertà, ma proprio per questo può non essere percepito nei suoi effetti nefasti. La conseguenza di questo congelamento dell'innovazione, infatti, è l'incapacità delle politiche pubbliche di governare i processi sociali ed economici per orientarli nel senso dell'equità e della democrazia, anziché subirli e rimanerne travolti.
Il problema della mancata innovazione emerge piuttosto chiaramente se andiamo a vedere il destino di alcune politiche pubbliche specifiche. Il caso delle politiche di welfare è uno di questi. Negli ultimi anni, per esempio, in diversi paesi europei e in diverse amministrazioni locali, il drammatico venir meno delle risorse a disposizione degli enti pubblici sembra avere congelato i processi di innovazione che prevedevano l'apertura della programmazione delle politiche sociali in senso partecipativo, che comprendevano diverse tipologie di strumenti di ascolto e di progettazione comune degli interventi con le rappresentanze sociali e della cittadinanza. Tale congelamento è avvenuto a favore del solo intervento di riparazione delle situazioni più drammatiche di marginalità, spesso in una logica emergenziale.
Questo esito di impoverimento delle politiche ha un aspetto paradossale. Infatti, proprio in un periodo di crisi sarebbero più necessarie che mai politiche capaci di sperimentare nuove soluzioni e di intercettare con maggior attenzione le risorse nascoste che il territorio può mettere a disposizione. Proprio a causa della crisi, cioè, gli amministratori sono chiamati ad ascoltare con più attenzione i mutamenti in atto nei bisogni sociali della popolazione, ma anche a trovare e coordinare in modo sinergico le nuove risorse che pure continuano a nascere nei nostri contesti sociali.
Una delle traiettorie di innovazione più importanti che si rischia di perdere in questo periodo è quella della territorializzazione delle politiche sociali: una dinamica che, prima dell'arrivo della crisi, stava attraversando tutta l'Europa, anche in tema di welfare.

La sfida della territorializzazione

Nel corso degli anni '90 e 2000 in molti paesi europei stavamo, infatti, assistendo al consolidarsi di un'ondata di nuovo protagonismo delle amministrazioni locali nella programmazione delle politiche sociali. Dopo un quarantennio nel quale le politiche sociali, e più in generale le politiche pubbliche, erano state programmate e in alcuni casi anche gestite dai livelli amministrativi nazionali, si è assistito in quel periodo ad un processo di attribuzione di maggiori competenze e in parte anche di risorse alle amministrazioni locali, persino in paesi con una consolidata tradizione centralista come la Francia e l'Italia. In questo processo vi era la scoperta che una programmazione troppo centralizzata delle politiche dell'assistenza sociale, nonché di altre politiche pubbliche come quelle del lavoro, della formazione professionale, della sanità mostravano crescenti difetti, ed in particolare due: l'eccesso di spesa pubblica che tale centralizzazione comportava, poiché presupponeva un ruolo quasi esclusivo dello Stato nella gestione dei servizi pubblici; la ridotta capacità di interpretare la rinascente diversificazione delle situazioni locali di bisogni e risorse.
In Italia, ciò è stato evidente nella legislazione che è stata fatta su molte materie a partire dagli anni '90, come le Leggi Bassanini sul decentramento amministrativo, la legge 285/1997 sulle politiche per l'infanzia, la 328/2000 sui servizi sociali, toccando il culmine con la modifica del titolo V della Costituzione nel 2001. Ad aver contribuito a questa dinamica sono state senz'altro delle spinte istituzionali che venivano dalla Commissione Europea, in particolare con il Libro Bianco dell'allora suo presidente Jacques Delors, ma anche sulla spinta di una nuova soggettività politica che, in quel periodo di mutamento del sistema partitico dalla prima alla seconda repubblica, diventavano sempre più centrali: i sindaci e i presidenti di Regione.
Proprio l'elezione diretta di queste figure, avvenuta con modifiche elettorali nella prima parte degli anni '90, aveva legittimato sindaci e presidenti di Regione come il nuovo soggetto capace di interpretare i bisogni dei territori, al posto dei partiti.

Queste nuove legislazioni nel campo del welfare e queste nuove figure politiche locali hanno dato luogo ad una stagione di rinnovata attenzione alla programmazione locale. Ciò, è bene ripeterlo, è avvenuto in quasi tutta l'Europa, a testimonianza del fatto che era l'evoluzione stessa dei sistemi capitalistici europei a portare i territori a diventare sempre più imprenditori del proprio sistema socio-economico locale. In questa dinamica vi era, infatti, l'intuizione che solo un'amministrazione che sapesse conoscere la configurazione tutta particolare e locale dell'intreccio di bisogni e risorse sociali di ogni territorio era in grado di fare politiche efficaci socialmente e, al tempo stesso, efficienti economicamente. Solo una politica sociale che sapesse far giocare in una modalità sinergica gli attori economici privati, i rappresentanti del mondo del lavoro e le organizzazioni del terzo settore, era considerata in grado di funzionare. Si tratta di quello che alcuni studiosi hanno chiamato i "sistemi locali di welfare"[1], che comprendono l'intreccio di politiche dell'assistenza ad anziani, minori e disabili, della conciliazione famiglia lavoro, della formazione professionale, dell'abitare sociale. Ogni territorio, in questo modello, è chiamato a trovare il proprio intreccio locale, in base alla sua particolare situazione demografica, occupazionale, abitativa, migratoria. L'ente pubblico, in questo modello, è solo uno degli attori accanto agli altri, ma assume ugualmente un ruolo decisivo, poiché può favorire o sfavorire il coordinamento e le sinergie tra gli altri attori del territorio.

L'esperienza della territorializzazione delle politiche sociali non è stata esente da problemi e contraddizioni. Essa ha dovuto fare i conti spesso con dirigenti delle amministrazioni locali non all'altezza delle competenze che il compito programmatorio richiedeva. Anche tra le forze sociali locali si è assistito. in molti casi, ad una impreparazione ad intraprendere questa innovazione come un'opportunità, anziché solo come un'insidia alle certezze delle politiche centraliste. Inoltre, una marcata territorializzazione, come noto, ha in parte contribuito ad aumentare la frammentazione tra i welfare regionali e quindi ad allargare le disuguaglianze territoriali nel nostro paese[2]. Ma si è trattato di problemi che richiedevano di essere affrontati non tornando all'assetto centralista ma, semmai, controbilanciando la territorializzazione con un sistema più forte di garanzie dei livelli minimi di servizi da assicurare in tutti i territori.

La crisi sembra invece aver interrotto questo processo di maturazione e correzione dell'ondata territoriale delle politiche, riportando molti attori pubblici, privati e della società civile, a dismettere i cantieri di innovazione delle politiche, a favore di una logica difensiva per la quale si è tentato di mettere in salvo l'essenziale, trascurando tutto il resto. Come prese dal panico, molte amministrazioni nazionali e locali hanno smesso di sperimentare e di ascoltare i territori.

I Piani di Zona, introdotti dalla legge 328 come strumento di programmazione delle politiche sociali a livello locale, sono un esempio paradigmatico di questa deriva: da grande occasione di integrazione e partecipazione delle politiche sociali, si sono trasformati in troppi casi in una grande delusione, in un esercizio sterile e quindi un costo superfluo. Se i semi di questa delusione, in alcune situazioni, erano stati gettati anche prima, con una diffusa pratica di cattiva applicazione dei Piani di Zona, la crisi sembra aver travolto anche molti territori dove invece essi avevano funzionato, almeno in parte, attivando politiche sociali innovative.

La ricentralizzazione

Ma la reazione più macroscopica che alcuni paesi europei hanno iniziato a adottare è stata la ricentralizzazione di molte politiche. In Italia, ciò è particolarmente evidente a vari livelli: a livello nazionale, con la centralizzazione di alcune competenze sociali che erano state territorializzate con la riforma del titolo V della Costituzione, con l'ipotesi di istituzione di un'unica Agenzia nazionale per il lavoro (ricalcando il modello tedesco), oppure con la tendenza di alcune regioni a centralizzare alcune competenze sanitarie e sociali che prima erano state disseminate sui territori[3].

Questa deriva di centralizzazione può avere in alcuni casi delle giustificazioni. La frammentazione di alcune politiche a livello regionale, come quelle energetiche o ambientali, oltre a quelle sociali già menzionate sopra, si è rivelata molto limitante. La stessa mancata approvazione dei livelli essenziali di assistenza in Italia è imputabile alla riforma del titolo V, che ha reso quasi impossibile fissare standard comuni condivisi tra le diverse regioni italiane. Se, però, a causa di questi problemi la centralizzazione è estesa a tutte le materie che negli anni '90 e 2000 erano state territorializzate, si rischia di buttare il bambino con l'acqua sporca e di inibire così quel protagonismo dei territori che quelle riforme avevano iniziato a promuovere.

In una fase di riforme come quella attuale, sarà importante guardare molto attentamente a questi rischi e mettere in luce, invece, le opportunità di una rivalorizzazione dei territori nella programmazione delle politiche pubbliche e delle politiche di welfare in particolare. Proprio da questi territori possono, infatti, arrivare le risorse e le idee per superare l'attuale fase di crisi.

EMANUELE POLIZZI
È ricercatore universitario in sociologia. Fa parte del Laboratorio in Sociologia dell'Azione Pubblica Sui Generis e dell'Osservatorio su società e politica Polislombardia. Si occupa di politiche pubbliche e partecipazione, anche in collaborazione con enti pubblici e di terzo settore. È autore con Cristina Tajani e Tommaso Vitale di "Programmare i territori del welfare", Carocci, 2013.

1 Mi permetto di rinviare al contributo di Andreotti A, Mingione E. e Polizzi E. "*Local Welfare System. A challenge for social cohesion*", in "Urban Studies", 49, 2012.

2 Si veda il volume curato da Giacomo Costa "*Solidarietà frammentata*", Bruno Mondadori, Milano, 2009.

3 Tale centralizzazione è particolarmente evidente nella bozza di riforma del sistema socio-sanitario contenuta nel Libro Bianco emanato nell'estate 2014 dal presidente della Regione Lombardia Maroni.

Le famiglie Arcobaleno: diritti da tutelare

di Maria Gigliola Toniollo, Ufficio Nuovi Diritti - CGIL nazionale

Il progetto "Rights on the Move – Rainbow Families in Europe" di cui la CGIL è partner, analizza la dimensione giuridica europea delle famiglie omoparentali, famiglie cioè composte da genitori dello stesso sesso con figli e figlie, in relazione al tema della libera circolazione in Europa.

Ingrid e Adele, una cittadina italiana e l'altra sudafricana, si sono sposate in Sudafrica, hanno adottato due ragazzini e volevano tornare a vivere in Italia, registrando una *step child adoption*, ma in Italia la doppia filiazione non è riconosciuta, così hanno scelto di vivere in Belgio dove matrimonio e doppia filiazione sono legge. Mario e Walter, che sono padri di tre figli concepiti tutti e tre negli Stati Uniti e nati negli Stati Uniti con gravidanza per altri, si erano sposati in Spagna e avevano chiesto e invece ottenuto in Spagna l'adozione dei figli del coniuge. Dunque in Spagna sono famiglia a tutti gli effetti, tutti e due padri dei tre ragazzini. Ma se volessero rientrare in Italia?

Poi c'è un famoso caso spagnolo, il caso di un bambino figlio di due italiane sposate in Spagna, nato in Spagna e che tuttavia per *ius sanguinis* resta di nazionalità italiana. Quando le mamme hanno deciso di tornare in Italia con lui, la filiazione non ha potuto ovviamente essere trascritta all'Ufficio di Stato Civile, dato che non è previsto che in Italia un figlio possa avere due mamme, il bambino quindi è restato privo di documenti, sia italiani che spagnoli, ed è considerato apolide.

Che cosa vuol dire oggi, in Italia, essere una coppia di persone dello stesso sesso, stabile e con figli? Alcuni mesi fa, l'Associazione Famiglie Arcobaleno ha svolto un'inchiesta al suo interno per contare quanti fossero i propri membri sposati all'estero e quanti con figli riconosciuti all'estero. È risultato che su circa 800 soci, 120 sono le coppie con figli. Di queste, 42 sono sposate all'estero legalmente, 20 di uomini e 22 di donne; per la precisione 36 hanno avuto accesso al matrimonio civile e 7 sono unite civilmente: 6 a Londra e 1 in Germania. In Spagna si sono sposate 10 coppie, in Inghilterra appunto 6, negli Stati uniti 9, in Canada 5, in Norvegia 4, in Danimarca 2, in Argentina 1, in Belgio 1, in Svezia 1, Francia 1, Sudafrica 1, Germania 1. Dunque, 26 di queste coppie sono sposate in Europa e 16 fuori d'Europa.

La domanda è: perché, dati i tempi riottosi, il matrimonio è così importante per queste coppie? Perché può essere il primo passo verso il riconoscimento della filiazione.

Nel nostro Paese, in assenza di una legge che preveda il matrimonio egualitario o un istituto giuridico analogo, se la coppia si separa, i figli sono riconosciuti legalmente a un solo genitore, quello biologico, che potrebbe impedire all'altro di vederli. Più drammatico è il caso di morte prematura di uno dei genitori che può rendere il figlio orfano e completamente solo, dato che l'altro genitore non sarebbe riconosciuto, soprattutto se la famiglia di origine si opponesse. Ci sono poi i tanti problemi della quotidianità, che offendono la vita, la relazione di coppia e di genitori: non poter firmare la pagella di un figlio, non poter votare il rappresentante di classe, il medico che può non farti assistere a una visita e tutto questo dolorosamente accade molto più frequentemente di quanto si sappia. Quando la madre non legale, per esempio, deve fare un viaggio all'estero e vuole portare il figlio con sé, deve chiedere la lettera di accompagno alla questura, ed è cosa estremamente lunga e complessa, quando invece è espressamente previsto nell'ordinamento italiano che si aggiunga sul passaporto il nome di un accompagnatore, anche non genitore.

In linea generale, i tempi ci hanno alquanto abituati a una discussione politica, sociale e giuridica concentrata sul riconoscimento dei diritti della coppia di persone dello stesso sesso, sul matrimonio egualitario, sulle unioni registrate, sui *pacs*, sulle *Civil partnership,* ecc.. Di fatto, oggi esistono tantissimi studi, anche nella dimensione del diritto internazionale comparato, su come si è ottenuto il matrimonio nei diversi Stati e su come sono gestite le diverse ipotesi di unioni registrate.

Non abbastanza si sa e si discute, invece, sulla condizione dei figli delle famiglie composte da persone dello stesso sesso, le *Rainbow families*: tutelare il minore è diverso rispetto a tutelare la coppia. Infatti, se una discriminazione a carico di adulti è qualcosa che colpisce i principi di dignità, di eguaglianza e di umanità che stanno alla base degli ordinamenti, più grave è, di tutta evidenza, se le vittime di discriminazione sono dei minori. Uno Stato non riconosce il matrimonio per le persone dello stesso sesso? Vuol dire che due persone vivranno assieme ugualmente senza che lo Stato se ne faccia partecipe, situazione ingiusta e discriminatoria, ma decisamente meno grave di quando sono i figli a vivere in condizione di disagio, a rimanere privi di riconoscimento sociale e giuridico, di diritti e di tutela genitoriale. Il benessere del bambino è centrale nel diritto internazionale, nel diritto costituzionale e nel diritto privato ed è proprio il principio della salvaguardia del minore ad avere forza dirompente quando gli ordinamenti cercano di argomentare contro le nuove famiglie.

Inoltre, va detto che statisticamente le famiglie omogenitoriali sono molto più esposte alla mobilità tra stati di quanto non sia una famiglia fondata su una relazione eterosessuale: spesso, anche dolorosamente, si decide di andare all'estero per usufruire di quei diritti che in Italia sono negati, quindi proprio l'Unione Europea è primo protagonista quando si tratta di mobilità dei lavoratori e delle loro famiglie.

Il progetto "Rights on the Move – Rainbow Families in Europe" di cui siamo *partner* come Cgil, analizza la dimensione giuridica europea delle famiglie omoparentali, famiglie cioè composte da genitori dello stesso sesso con figli e figlie.

La ricerca è rivolta alla tutela dei diritti delle famiglie omoparentali che risiedono all'interno dell'Unione Europea e che si spostano da uno Stato all'altro. Il riconoscimento di uno *status* familiare, matrimonio o forme di unione civile, l'accesso alle tecniche di fecondazione assistita, l'adozione e la tutela giuridica dei figli in situazioni critiche, variano in maniera rilevante all'interno dell'UE. Come abbiamo visto, la diversità di regolamentazione e la competenza almeno teoricamente esclusiva degli Stati Membri in materia di diritto di famiglia espongono le famiglie omoparentali a considerevoli limitazioni di libertà di circolazione nello spazio dell'Unione. Il mancato riconoscimento di diritti e *status* crea situazioni critiche: la libertà di circolazione e di soggiorno dei cittadini europei, la tutela della vita privata e familiare, così come garantita dalla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione Europea, e dalla Cedu, e il benessere dei bambini sono a rischio.

E proprio i bambini sono al primo posto nell'analisi del progetto: non ci si ferma alla coppia, ma al centro dell'indagine si pone la tutela di chi realmente è prima vittima di discriminazione o di mancata armonizzazione. I soggetti impegnati nella ricerca svolgono un'indagine su come la direttiva 2004/38/Ec e altre norme europee si applicano oggi alle *rainbow family* in tutti gli Stati membri. Il progetto valuta la situazione rispetto al sistema di protezione dei diritti fondamentali del post-Lisbona e fa della Direttiva e dei Trattati l'oggetto di un'interpretazione dinamica. I risultati della ricerca saranno valorizzati e trasferiti con un'attività di formazione a livello centrale e locale per giudici, avvocati, giuristi di organizzazioni non governative e ad autorità pubbliche.

C'è un profilo all'interno del progetto che si considera molto importante, quello della transgenitorialità.

È un tema di rilievo, dato che la legge italiana in materia di transessualismo è ferma su posizioni binarie e chi voglia intraprendere una transizione e accedere alla riattribuzione del genere anagrafico ha l'obbligo di sterilizzazione e vede per legge annullato il proprio matrimonio. C'è poi la situazione di intersessualità, statisticamente molto ridotta, ma che suscita questioni giuridiche di

grandissimo rilievo, data la necessità nel nostro ordinamento di incasellare le persone in maschi e femmine fin dai primi giorni dopo la nascita.

È senz'altro necessario riflettere sulla relazione tra la tutela delle libertà economiche nell'Unione europea, libertà di circolazione in particolare, e il diritto di famiglia dei 28 stati dell'Unione europea. Come si è affrontata la ricerca in "Rights on the move"? Intanto comparando la situazione dei 28 stati membri del Consiglio d'Europa, poi interrogandoci sulla legislazione e sulla giurisprudenza della Corte di Giustizia. Il diritto europeo include anche la Convenzione Europea per i Diritti Umani, che ha più possibilità di intervento sulle questioni del diritto di famiglia nazionali di quanto non abbia la Corte di Giustizia del Lussemburgo e, negli ultimi anni, sono state pronunciate delle sentenze rilevantissime per le famiglie omogenitoriali, per riconoscerle come famiglie.

I lavori per il progetto sono iniziati nel gennaio dell'anno scorso e si concluderanno a fine 2014. L'ente capofila, l'Università degli Studi di Trento, oltre a Cgil Nuovi Diritti è affiancata nella ricerca anche dall'Università di Tolosa Sabatier, dall'Universitat Autònoma de Barcelona, dal Peace Institute di Ljubljana e da Cara-Friend di Belfast, oltre che da alcuni partner associati, come il Dublin Institute of Technology e l'associazione francese L'Autre Cercle.

Il progetto è coordinato da Alexander Schuster, *principal investigator* presso l'Università di Trento ed è cofinanziato dall'Unione Europea – Direzione Generale Giustizia, nell'ambito del programma Fundamental Rights and Citizenship, ha il sostegno della European Commission of Sexual Orientation Law, del Network of European Lgbt Families Associations, della European Trade Union Confederation e della Lgbt Issues Unit del Consiglio d'Europa.

Tempi "interni" e tempi "sociali" nella vita delle donne

di Marina Piazza

La nuova dimensione del tempo con-fuso costringe a immaginare nuove forme di temporalità, legate alla vita quotidiana, che non si fa scindere: la vita quotidiana è la nostra vita, con le sue forme individuali e con le sue pratiche di relazione con gli altri.

Attorno all'interrogarsi su quale dimensione assume oggi per le donne il tema dell'intrecciarsi dei tempi nella loro vita si è svolto il 23 settembre, all'Università Bicocca di Milano, un convegno che ha visto la partecipazione di Sandra Bonfiglioli, Carmen Leccardi, Lea Melandri, Marina Piazza e Francesca Zajczyk.
Innanzitutto, ci si potrebbe chiedere come si possano definire i "tempi interni". Come una forma di creatività che ci permette di "comporre" le nostre vite, di ricavarne il disegno? Come qualcosa che non è solo intellettuale, che ha a che fare con la psiche e il corpo e che ci guida, qualsiasi sia l'attività che facciamo- privata o pubblica- e che registriamo come stridore se sentiamo che ci manca, per nostra incapacità o, forse di più, perché nell'ordinamento sociale (che sia la scuola, l'attività lavorativa, persino la famiglia) il tempo interno non è previsto?
Moltissime delle nostre riflessioni si sono raggrumate in tempi passati attorno al tema del conflitto tra i nostri tempi personali, affettivi, interiori e i tempi pubblici, lavorativi, sociali. Termini quali la doppia presenza, la conciliazione, il "doppio sì" hanno sempre alluso, per denunciarlo o per provare a risolverlo, a questo conflitto. E, quasi sempre, ci siamo arrese, ancorandoci al concetto di ambivalenza, alla necessità, ma anche all'utilità, ma anche alla bellezza e alla ricchezza di stare da più parti, di avere un tempo multiversale in contrapposizione al tempo universale degli uomini. E abbiamo parlato di tempo per sé come dell'anello necessario a mettere insieme, a interpretare la possibile connessione tra i nostri molteplici tempi.
E abbiamo rivalutato il concetto di ambivalenza sottraendolo all'anello di negatività con cui di solito è interpretato, ancorandolo alla visione di cui hanno scritto Catherine Benson (*"è tempo di esplorare il potenziale creativo di vite disseminate di discontinuità e di conflitti"*) e Carlyne Heilbrun (*"In breve, come trovare il coraggio di essere una donna ambigua")*.

In un certo senso, da qui è nato a livello sociale e politico il tema della conciliazione. E non è un tema superato perché le donne sono sempre molto sole nell'inventarsi possibili soluzioni. Ma restava di base il tema del conflitto. I tempi interni e i tempi sociali si ponevano in contraddizione tra loro.
Dall'eccessiva velocità dei tempi - sociali, pubblici, ma anche famigliari- è nata anche la necessità delle donne di inserire pause, intervalli sia nel quotidiano che nell'esperienza della vita. Da qui è nato il concetto di tempo per sé.
Mi sembra, però, che il concetto di tempo per sé sia stato allora coniugato dalle donne stesse come *mancanza*. Mancanza di respiro, mancanza di una camera di decompressione per transitare tra spazi diversi, tra tempi diversi, tra mondi simbolici diversi.
Questa attenzione alla mancanza di tempo per sé - e quindi per contrasto all'assoluta esigenza di riconoscerlo, di definirne l'importanza, di esigerlo da se stesse prima ancora che dagli altri - è stata la scoperta delle donne.
E, tuttavia, essendosi in quella fase la riflessione delle donne fermata al concetto di *mancanza*, l'impostazione politica soprattutto in un primo tempo si è basata sulla *rivendicazione*.
Infatti, dall'analisi dei tempi stretti delle donne è nato un progetto politico con l'obiettivo di velocizzare i tempi sociali per accordarli al ritmo dei soggetti.
Si è messo l'accento sui tempi lenti della burocrazia, sui tempi morti dei servizi, dei trasporti, sulla necessità di avere una società aperta, comunicativa per poter fare tutto senza perdere tempo. Quindi si è combattuta la lentezza per arrivare a una velocità non ostile, per non avere rallentamenti incongrui. Il disegno politico dei tempi e orari della città era basato su questo obiettivo: armonizzare i tempi del lavoro di cura e del lavoro professionale; creare dispositivi di possibile intersezione tra i tempi e gli spazi.
Un quadro che, tuttavia, era ancora basato su una divisione tra i tempi e sulle sfere di appartenenza. Come conciliare gli orari del lavoro professionale con quelli delle necessità di cura? Come ritirare il bambino dal nido se il nido chiude alle 4 e io esco alle 4.30? In questa visione il problema sarebbe stato

quello di permettere alle donne di accedere e restare nel mercato del lavoro consentendo loro di "tenere" i loro diversi compiti, cioè di far quadrare il tempo delle donne perché tutto - lavoro retribuito, lavoro gratuito familiare, assistenza a bambini e anziani, tempi della politica- potesse essere contenuto nelle ventiquattro ore di una giornata. In questo modo non si è intaccata la tradizionale divisione dei ruoli e la divisione del lavoro; si è trattato, infatti, di una strategia rivolta alle donne per permettere loro di svolgere il molteplice ruolo di mogli, madri, lavoratrici, soggetti pubblici.

In questa visione il tempo per sé non poteva che essere visto come compensazione quotidiana, appello a una lentezza che appariva contemporaneamente superata e tuttavia ancora trasgressiva, in un certo senso un dispositivo di superamento dell'eccesso di doppia presenza. In qualche modo il concetto si è inserito nei dispositivi pratici della vita quotidiana, nel discorso empirico sullo schiacciamento dei tempi.

In fondo, non si metteva in discussione il tempo del lavoro (fissato dalle regole delle organizzazioni), né il tempo della cura (colto nella sua dimensione di illimitata fatica, ma non soggetto a troppe interrogazioni sulla pertinenza della divisione sessuale del lavoro e sul significato che può assumere la dimensione della cura nella vita di donne e uomini).

Ma un'interrogazione più profonda – ed è stato questo il nucleo del confronto al convegno -porta a immaginare il superamento di questa dicotomia, porta ad andare oltre il pensiero dicotomico, come ha sottolineato Carmen Leccardi, porta a considerare la totalità della vita. Della nostra vita quotidiana. Anche partendo dalla considerazione che le enormi trasformazioni nel mercato del lavoro, soprattutto per le giovani donne, oggi delineano una con-fusione tra tempi di lavoro e tempi di vita, tra spazi di lavoro e spazi di vita.

Che ne è di questo conflitto per le nuove generazioni di donne che si aggirano all'interno di uno scenario di tempi multipli in cui le profonde trasformazioni dell'organizzazione del lavoro e del mercato del lavoro hanno portato a un nuovo assetto temporale, che vede la con-fusione tra tempi di lavoro e tempi di vita? Non solo tra i tempi, ma anche tra gli spazi. In un certo senso si assiste oggi a una sovrapposizione, dove le delimitazioni hanno confini incerti, in un progressivo processo di modernizzazione con nuove e ambivalenti costrizioni. Dove il tempo del lavoro professionale può anche diventare tempo per sé, oppure dove larghi intervalli temporali tra un lavoro e l'altro possono trasformare il tempo per sé in un tempo vuoto o, al contrario, in un tempo che serva a reggere il filo dell'esperienza così sfilacciata e precaria, dove il tempo della ricerca di lavoro supera il tempo del lavoro stesso, dove il lavoro gratuito è accettato per carenza dell'oggi e per la speranza del domani.

In questa nuova dimensione del tempo confuso, le gerarchie legate alla dicotomia dei tempi (il tempo sociale come tempo lineare, come tempo dell'orologio, che prevale sul tempo della cura come tempo ciclico, emozionale) sembrano saltate, sembrano diventate obsolete; si viene delineando una sorta di resistenza al tempo gerarchizzato per dare spazio al tempo della vita quotidiana, multiplo e sovrapposto. Che, tuttavia, non resta individuale, ma interroga la stessa dimensione sociale, l'organizzazione del tempo imposta dagli uomini.

E costringe a immaginare nuove forme di temporalità, legate alla vita quotidiana, che non si fa scindere: la vita quotidiana è la *nostra* vita, con le sue forme individuali e con le sue pratiche di relazione con gli altri. E l'interrogativo a cui rispondere forse è proprio questo: posso sentirmi in congiunzione con il mio tempo profondo? Con il tempo dell'*essere*, come scriveva in tempi lontani Virginia Woolf? E mi sembra di capire che forse non si tratta oggi di parlare di conflitto, ma di necessità di un tempo interno sempre presente, necessario a ricollegare i diversi territori e spazi del proprio operare, sfuggendo all'isolamento e al lamento e volto a creare cornici dotate di senso, a mettere a punto non solo un'autorappresentazione, ma una rappresentazione sociale, una biografia collettiva.

Una sorta di "welfare" del tempo.

MARINA PIAZZA

Sociologa. Si è occupata dell'analisi delle soggettività femminili e delle trasformazioni negli atteggiamenti e nei comportamenti sia in ambito lavorativo che familiare. Negli ultimi anni, si è dedicata sia alla tematica della conciliazione tra tempi di vita e di lavoro sia ai passaggi importanti nella vita delle donne. Dal 1995 al 2000 è stata esperta e responsabile per l'Italia nel network "Family and Work" dell'Unione Europea. Dal 2001 al 2003 è stata professore a contratto all'Università La Sapienza di Roma per il corso di studi di genere. È stata esperta per ISFOL dei progetti Equal sulle pari opportunità. Da più di dieci anni svolge un'intensa attività formativa per donne e uomini nei settori della Pubblica Amministrazione, nel sindacato e nelle aziende. È stata consulente per la Provincia di Arezzo per progetti sulla conciliazione e consulente per i comuni di Prato, di Firenze e di Bergamo per la conduzione di sperimentazioni di sensibilizzazione nelle scuole sulla condivisione del lavoro di cura e sull'identità di genere. Dal 2000 al 2003 è stata presidente della Commissione Nazionale Parità.

Citiamo solo alcune delle sue numerose pubblicazioni:

- *Le ragazze di cinquant'anni. Amori, lavori, famiglie e nuove libertà*, Mondadori, Milano, 1999
- *Ingressi riservati. Donne e uomini nelle carriere politiche*, FrancoAngeli, Milano, 2005
- *Un po' di tempo per me*, Mondatori, Milano, 2005
- *Donne nelle organizzazioni: la differenza di genere è una ricchezza?* In: AA.VV. *Formare alle differenze nella complessità*, Franco Angeli, Milano, 2009
- *(a cura di) Questo esperimento deve essere fatto. E lo sarà. Bambine e bambini: percorsi di educazione alla differenza di genere*, Ed. Junior, Bergamo, 2010
- *La vita nel lavoro. Il lavoro nella vita,* in: Economia e società regionale, n.4'/09
- *L'età in più. Narrazione in fogli sparsi. Ghena edit. Roma, 2012*

Le Resistenti di Kobane

di Berardina Tommasi, Filt-Cgil nazionale

Da anni, le donne curde combattono per la sopravvivenza del loro autogoverno organizzato in autonomie regionali, per il mantenimento dei principi di libertà e uguaglianza faticosamente conquistati, per continuare a garantire nei loro territori l'accoglienza e la pacifica convivenza di diverse etnie e religioni.

Se muori combattendo in guerra santa, il tuo martirio sarà ben ricompensato: troverai ad accoglierti uno stuolo di settantadue vergini, pronte a schiuderti le porte della beatitudine eterna. Ma, se in guerra santa muori per mano di una donna, la sorte è decisamente meno allettante: niente vergini ossequiose ad attenderti, una specie di paradiso a metà.

E così accade che, nell'ultimo posto dove immaginavamo potesse accadere, le donne fanno la differenza. In quel Vicino Oriente, perennemente dilaniato da conflitti e attualmente teatro di tutte le barbare atrocità di cui sono capaci i miliziani dello Stato Islamico, ci sono anche le combattenti, o meglio, le resistenti. Al loro cospetto gli spietati e sanguinari tagliagole dell'ISIS hanno preferito arretrare anziché rischiare la pelle e vedere sfumata la loro ricompensa divina. Insomma, in certi casi è proprio vero che il paradiso può attendere…

Siamo a Kobane, *enclave* curda nel nord della Siria, a un passo dalla Turchia. Da metà settembre questo luogo si è aggiunto ai territori oggetto delle mire espansionistiche dell'organizzazione terroristica sunnita che abbiamo imparato a conoscere col nome di ISIS, poi Stato Islamico, e che proprio nel conflitto siriano è riuscita ad acquisire visibilità internazionale. In nome della ricostituzione del grande Califfato, "sogno di ogni credente musulmano", la formazione guerrigliera a cui hanno aderito decine di migliaia di jihadisti ha guadagnato rapidamente terreno in Iraq, occupando circa un terzo del territorio e proseguendo la propria avanzata verso la Siria. Un'avanzata che corre di pari passo con l'incedere della furia ideologica, attraverso atti di puro terrore consumati ai danni della popolazione civile. Bandiere nere, pulizia etnica e religiosa contro le minoranze di cristiani, yazidi, sciiti, ma anche di popolazioni sunnite che non aderiscono al Califfato e che per questo sono oggetto di violenze ed esecuzioni, da rendere esemplari attraverso l'esibizione nelle strade dei villaggi dei corpi trucidati, delle teste decapitate.

Questo è quello a cui assistiamo, al netto di tutte le ipotesi formulabili riguardo alla reale provenienza delle fonti di finanziamento del gruppo e alla riconducibilità internazionale dei notevoli interessi in gioco.

Ciò che colpisce nell'assedio di Kobane è la determinazione dell'opposizione curda agli attacchi subìti da parte dei guerriglieri dello Stato Islamico, dovuta probabilmente al fatto che si tratta di un popolo per il quale la difesa della propria identità minoritaria e della terra a cui sente di appartenere è divenuta negli anni un'aspra consuetudine, e quelle bandiere nere non rappresentano certo il primo né l'unico nemico da affrontare. Un nemico a dir poco violento, questo sì, ma che a quanto pare ha anche un gran punto debole: una paura delle donne almeno pari alla paura che si è dimostrato di poter suscitare. La resistenza a Kobane ha, infatti, mobilitato l'intera società, comprese le donne, che attualmente costituiscono più di un terzo delle YPG siriane (Unità di Difesa del Popolo) e sono presenti tra i Peshmerga, milizie curde il cui nome sta ad indicare "coloro che affrontano la morte", operanti in Iraq del Nord da oltre un secolo e fin dalle origini caratterizzate da una significativa componente femminile,

attivamente impegnata in prima linea. La parità di genere, che da sempre contraddistingue la vita sociale delle comunità curde, anche nell'autodifesa territoriale, è quanto di più distante dal modello fondamentalista: a scontrarsi non sono soltanto due schieramenti contrapposti, ma due modalità totalmente opposte di concepire la religione, la politica, la società. Su un fronte ci sono le esperienze di autogoverno curde, improntate sulla tolleranza e la coesistenza possibile delle diversità etniche e confessionali; sul fronte opposto il progetto teocratico che lo Stato Islamico intende realizzare anche sulla base della negazione di quelle diversità.

Il clamore mediatico creatosi intorno alle brutalità messe in atto dall'ISIS non ha ovviamente risparmiato le combattenti curde, ritratte in mimetica e kalashnikov ed innalzate con esaltazione a simbolo della lotta in difesa della libertà contro l'integralismo. Tuttavia, limitarsi a dipingerle come eroine dell'ultima ora è quantomeno fuorviante. Nel pensiero e nell'azione delle donne curde si riflette una visione della società basata su un progetto di emancipazione prima di tutto politica, che affonda le proprie radici in tempi molto più lontani, e che solo oggi si traduce nella lotta armata per respingere l'avanzata jihadista. Da anni, senza la risonanza mediatica che attualmente è loro riservata, queste donne combattono anche per la sopravvivenza del loro autogoverno organizzato in autonomie regionali, per la democrazia partecipativa che ne rappresenta il fondamento, per il mantenimento dei principi di libertà ed uguaglianza faticosamente conquistati, per continuare a garantire nei loro territori l'accoglienza e la pacifica convivenza di diverse etnie e religioni. Combattono imbracciando le armi, ma sanno farlo anche usando la sola arma della determinazione nel preservare la propria identità dall'oscurantismo dilagante da cui sono circondate.

È naturale domandarsi se il solo fatto che siano le donne a combattere sia sufficiente ad indurre anche i più convinti sostenitori della non violenza a schierarsi eccezionalmente in loro favore, giustificando la guerra. Difficile, però, non sentirsi vicini a chi è costretto a ricorrere all'uso della forza per difendersi combattendo in inferiorità numerica, con equipaggiamenti inadeguati e scarso sostegno esterno dimostrando, nonostante questo, di saper resistere. Più delle armi, infatti, è la consapevolezza di sé che queste donne dimostrano a terrorizzare i terroristi. E in questo caso non si può ignorare che la lotta armata non è una scelta, è una necessità dettata dalla mancanza di alternative possibili di fronte alla prospettiva di essere uccise nel tentativo di fuggire o di essere catturate, ridotte in schiavitù, vendute ai guerriglieri per poi essere violentate e dare alla luce nuove leve da addestrare alla guerra santa. Questo è il destino delle "infedeli".

Sul fronte opposto, anche le "fedeli" stanno vivendo per certi versi un cambiamento, seppur improntato su tutt'altra concezione. La propaganda fondamentalista, oggi più che mai, si rivela capace di sfruttare i canali che la tecnologia mette a disposizione, prima fra tutte, ovviamente, la rete. Una rete grazie alla quale è possibile pescare anche un gran numero di militanti stranieri in cui comprendere perfino delle quote rosa. L'arruolamento nella jihad, in particolare quello delle donne, non è un fenomeno soltanto locale: le volontarie partono anche dall'Europa per prendere parte al conflitto siriano al fianco degli integralisti. Sono giovani, spesso ben istruite, provenienti da famiglie che, il più delle volte, sono lontane dall'Islam radicale e non vivono problemi di integrazione, ma si dichiarano fortemente motivate a partecipare attivamente al progetto dei fratelli jihadisti in virtù di un profondo sentimento di appartenenza. Molte di loro sono spinte dalla speranza di trovare un marito tra i guerriglieri, aspirando al prestigio culturale e religioso riconosciuto alle vedove dei martiri musulmani morti in guerra santa. Così, dosando adeguatamente credenze radicate, precetti religiosi e i più evoluti strumenti di comunicazione, l'ISIS si rivolge alle proprie donne per ottenere il loro appoggio nel raggiungimento di obiettivi medievali attraverso i mezzi moderni. Per preparare alla guerra le sorelle jihadiste si ricorre anche a video manuali di istruzione dalla grafica accattivante, che si articolano in diversi corsi: cucina, economia domestica, primo soccorso, legge e sharia islamica, uso dei media. Tutto avviene sempre nel massimo rispetto dei ruoli: gli uomini combattono, le donne devono sposarsi, procreare, vigilare sulla moralità delle altre donne, sbrigare lavori domestici, cucinare per i combattenti e saper prestare soccorso. A livelli più avanzati le sorelle jihadiste sono addette ad attività di reclutamento di nuove volontarie creando una rete di contatti tramite i *social network*, in cui si occupano di descrivere il loro ruolo come il più desiderabile per ogni devota musulmana. Del resto, nella marcia verso la costituzione del Califfato ognuno deve avere il proprio compito, e quello offerto alle donne islamiche è diventare brave e devote mogli per i miliziani. In alternativa, per chi vuole, c'è sempre la lapidazione o la riduzione in schiavitù.

In questi mesi è a Kobane che si sta tracciando la linea ideale – e purtroppo anche materiale – che separa questi due universi. In uno di essi le donne scelgono quale forma dare al proprio ruolo all'interno della società, nell'altro decidono di accettare la forma che qualcun altro ha già scelto per loro. In entrambi esse rischiano di essere usate come pretesto: è più comodo limitarsi ad esaltare la bellezza delle donne guerriere che sfidano i fondamentalisti che parlare della storica questione curda di cui sono protagoniste, così com'è più facile puntare sull'immagine di vulnerabilità delle donne musulmane anziché chiedersi come mai accade che a volte siano loro stesse a scegliere una condizione che, ai nostri occhi, appare di subalternità.

In tutte le considerazioni che è possibile fare su questi temi, sarebbe chiaramente ingenuo pensare che la soluzione sia rappresentata dalle donne combattenti. Eppure, nell'inquietudine costante con cui si assiste giornalmente alle sorti di quella regione tanto afflitta, le notizie dal fronte delle Resistenti di Kobane sono le uniche che riescono a strappare, per un attimo, un compiaciuto, silenzioso sorriso.

Perché i prati non coprano tutto

di Osvaldo Cisternino

Ermanno Olmi ha 83 anni e qualche tempo fa aveva affermato che non avrebbe girato altri film. Per fortuna non ha tenuto fede a quella sua affermazione e ci ha regalato ancora un capolavoro: si tratta di *Torneranno i prati*, film fra i suoi più belli, di un'intensità tale da coinvolgere lo spettatore fino a lasciarlo senza fiato.
Il film è ambientato nel 1917: racconta una notte invernale in una trincea di montagna, subito prima di Caporetto, dalle parti di Asiago, nella quale in fondo non succede nulla di particolare. Morti, feriti, malati, cannoneggiamenti nemici, una notte di angoscia come molte altre in una trincea, dove ragazzi impauriti obbediscono a ordini incomprensibili, travolti in una vicenda che li sovrasta e li schiaccia.
Ricorre il prossimo anno il centenario dell'entrata in guerra dell'Italia in un conflitto che fece diciassette milioni di morti, di cui seicentomila italiani. Con il suo film Olmi sembra volere opporre in anticipo, di contro alla prevedibile retorica che fiorirà nell'anniversario, l'insensatezza di quella carneficina che travolse un'intera generazione di ragazzi, fra i morti, gli invalidi e quelli che, pur salvandosi, restarono segnati. Fra questi c'era anche il padre del Regista, che a 19 anni era stato sul fronte del Carso e dell'Isonzo e che, quando raccontava a distanza di molti anni al figlio quell'esperienza, spesso piangeva.

Olmi ha voluto rendere omaggio a quei ragazzi, figli di un'Italia contadina abituata a soffrire in silenzio. Lo ha fatto ricostruendo una notte delle loro vite, a partire dai diari ritrovati. Ha tratto anche spunto da un racconto, *La paura,* di De Roberto (noto per aver scritto *I viceré*) nel quale un ragazzo preferisce uccidersi che farsi ammazzare in un'azione senza scampo, finalizzata a raggiungere un'inutile postazione.
Gli ordini arrivano da lontano – da una sorta di telefono a manovella – e sono assurdi, incomprensibili, come nella guerra raccontata da Malick nel bellissimo film *"La sottile linea rossa"*: là siamo nelle isole del Pacifico durante la seconda guerra mondiale, eppure le storie sembrano coincidere. Giovani che hanno lasciato la famiglia, la moglie, la fidanzata e temono di essere dimenticati.
La realtà rappresentata è fatta di solitudine e attesa silenziosa della fine: il nemico è a pochi metri e non si può fare rumore. È un nemico che non si vede mai. Solo all'inizio si intuisce che si tratta di ragazzi non dissimili: un soldato italiano canta *Finesta ca luciva* e *Tu ca nun chiagne* e dall'altra parte gli chiedono di non smettere.
Cosa resta del sacrificio di questi ragazzi? Travolti in un buco nero della Storia con la S maiuscola, non sono piccolo borghesi, come il protagonista del romanzo *Viaggio al termine della notte* di *Celine*: sono contadini, gente semplice che non sa ribellarsi. Olmi sente il dovere morale di ricordarli come erano e, per farlo, costruisce uno dei suoi film più rigorosi, nel quale i bravissimi attori (il più noto è *Claudio Santamaria*, che interpreta con grande intensità il personaggio di un maggiore che esercita il comando in modo sofferto) sono capaci di trasmettere la paura angosciata della trincea nel momento apocalittico del cannoneggiamento e la solitudine infreddolita nel silenzio spettrale della neve, mentre osservano una volpe o un topolino che ricordano il calore della vita. Abbandonati a se stessi, senza spiegazioni, si chiedono dov'è nascosto Dio: *Ma vuoi che, se non ha ascoltato suo figlio, ascolti noi poveri cani?*

Torneranno i prati
Regia di *Ermanno Olmi*.
Con *Claudio Santamaria, Alessandro Sperduti, Francesco Formichetti, Andrea Di Maria.*
Drammatico, colore, 80 min. (Italia 2014)

La bellissima fotografia di *Fabio Olmi*, figlio del regista, accentua il carattere visionario del film, con un colore tenue, al limite del bianco e nero, nel quale alla penombra della trincea si contrappone la luce gelida della luna riflessa sulla neve. Si tratta spesso di fotogrammi indimenticabili, che colpiscono nel profondo lo spettatore.
Alla fine del film – dopo che sono scorse immagini di repertorio d'epoca, nelle quali alle scene di battaglia si sovrappongono man mano quelle della folla festante, intrisa di giubilo propagandistico – le ultime immagini sono dedicate ad un camposanto di croci sbilenche.
Eppure, anche in tanta angoscia, Olmi non rinunzia a interrogarsi cristianamente sulla necessità del Perdono. Si chiede nel finale un soldato: *Che uomo è quello che non sa perdonare?* È il tentativo di reagire, per impedire che violenza e dolore cancellino ogni traccia di umanità.
La guerra è una brutta bestia che gira il mondo e non si ferma mai. Questa frase, raccolta da un semplice pastore, è riportata prima dei titoli di coda. Il messaggio è chiaro. La sfida sta nel cercare di impedire che si avveri ciò che dice un soldato nel film: *di quello che c'è stato qui non si vedrà più niente e quello che abbiamo patito non sembrerà più vero*. Perché i prati, che torneranno, non coprano tutto.

Muoversi a Venezia

di Franco Mammana

"Barca xé casa", la barca è casa. Non poteva essere diversamente in una città che è attraversata, divisa, circondata da una rete di canali, fiumi invisibili e specchi di acqua salmastra invece che da strade e vicoli.
Venezia e la sua laguna, due entità indivisibili la cui simbiosi obbligata vincola la reciproca esistenza, nel bene e nel male.
Oltre 400 ponti collegano le 120 isole che formano il centro storico della città conferendole quella peculiare connotazione di duplice labirinto di terra e di acqua posto al centro di un delicato ecosistema naturale, in bilico tra la costante minaccia di una devastante modernizzazione e l'inevitabile necessità di protezione mirata per assicurarsi la sopravvivenza.
Una manciata di terre emerse, piccole oasi verdi che spiccano sull'azzurro ceruleo delle basse acque lagunari, fa da corollario a questo straordinario ed unico agglomerato urbanistico a forma di pesce – ironia della sorte? - mentre due lunghe strisce di terra insulare, poste quasi a sua protezione, lo separano dal mare Adriatico trasformando l'insolito insieme nella più vasta zona umida d'Italia.
Se l'attraversamento dei ponti può dare l'illusione di "camminare" sulle acque, le necessità quotidiane obbligano invece al contatto diretto con le stesse condizionando ogni forma di organizzazione individuale e collettiva. Ciò che sulla terraferma avviene con naturale spontaneità, nel mondo sospeso in un ambiente liquido richiede soluzioni razionali e fantasiose nello stesso tempo.
La mobilità generale cambia configurazione: alle automobili si sostituiscono piccole imbarcazioni private, camion e "muletti" sono rimpiazzati da barconi di varia foggia dotati di "mini gru" per il trasporto e la manipolazione delle merci, veloci motoscafi prendono il posto dei taxi, gli autobus hanno la forma di vaporetti e traghetti.
La *gondola*, simbolo indissolubile di Venezia, merita un discorso a parte: mezzo pubblico e privato per eccellenza sino ai primi anni del '900, ha visto poi mutare la primitiva funzionalità legando la propria sopravvivenza quasi esclusivamente al fiorente incremento della domanda turistica.
Lascia così posto – suo malgrado e non senza conflitti – a sistemi di navigazione alternativi in grado di assicurare un trasporto collettivo in continua espansione, ma nel contempo capillari, rapidi e capaci di far fronte alle esigenze imposte dal crescente sviluppo economico connesso ai nuovi processi di industrializzazione e terziarizzazione della società dell'epoca.
Così, già dal 1881, Venezia si dota di un regolare servizio di linea che collega progressivamente non solo le varie zone della città ma anche diverse località della laguna. La nota curiosa è data dal fatto che i primi 8 vaporetti che solcano le sue acque sono di costruzione francese, assemblati nei cantieri di Rouen in Normandia, e giungono in Italia dopo un lungo viaggio tra fiumi e canali transalpini per poi circumnavigare la penisola italiana dopo essere approdati nel Mediterraneo.
Da allora ad oggi il "Trasporto Pubblico di Navigazione Lagunare", gestito attualmente da ACTV, società partecipata del Comune di Venezia, si è evoluto in maniera esponenziale a cominciare dalla consistenza numerica della flotta che al momento conta circa 160 natanti ripartiti in vaporetti, motoscafi, "motobattelli foranei" cioè con cabina di comando sopraelevata ideali per il collegamento con le isole, motonavi per il trasporto di grandi masse di passeggeri e navi traghetto per il trasporto di automezzi, le cui

rispettive dimensioni e portata passeggeri variano in funzione del servizio da svolgere. La movimentazione di una flotta così imponente, articolata e attiva sull'intero arco delle 24 ore, è gestita e controllata da una Centrale Operativa di Navigazione che, grazie al costante contatto radio e al sistema di controllo satellitare GPS di cui è dotata ogni imbarcazione, è in grado di intervenire tempestivamente per assicurare la regolarità di esercizio, la puntualità dei mezzi, l'assistenza nelle situazioni di emergenza e la soluzione di criticità legate ai frequenti fenomeni dell'acqua alta e della nebbia. Infatti, i due eventi meteorologici obbligano alla rimodulazione e alla riorganizzazione dell'intero servizio, vista l'impossibilità di passare sotto i ponti o di controllare visivamente l'intenso traffico lagunare.
La progressiva operazione di rinnovamento degli oltre 100 pontoni di approdo dei vaporetti, cioè le classiche stazioni galleggianti per il trasbordo dei passeggeri, oltre ad un'apprezzabile e piacevole rivisitazione estetica, ha introdotto importanti interventi funzionali - in particolare presso i maggiori impianti di interscambio quali Piazzale Roma, Stazione FS, San Marco/S.Zaccaria – quali l'installazione e diffusione di biglietterie automatiche per la riduzione delle code, il controllo elettronico dei biglietti e un razionale sistema di smistamento dei viaggiatori fra i pontili delle diverse linee di navigazione supportato da un efficiente apparato telematico di Informazioni al Pubblico.
Ovviamente le continue sollecitazioni subite dalle strutture meccaniche e dai motori di propulsione, obbligati ad infinite accelerazioni e inversioni di direzione per frenare, costringono ogni natante, oltre alla quotidiana manutenzione corrente, ad una revisione generale ciclica che è assicurata dall'operatività di quattro cantieri dislocati in diverse zone della città e della laguna. Dall'affascinante struttura storica dell'*Arsenale* – dove un tempo nascevano le navi della Serenissima che assicuravano alla Repubblica di Venezia il dominio commerciale nel Mediterraneo - con il suo bacino di carenaggio ovale costruito nel 1870 e simile ad un anfiteatro rovesciato che viene letteralmente svuotato dall'acqua per consentire la lavorazione a secco sugli scafi delle imbarcazioni, si passa al più moderno cantiere navale di stanza a Pellestrina, un insediamento produttivo di circa 25.000 mq dotato di un bacino galleggiante di dimensioni – più o meno quanto un campo di calcio - tali da consentire la manutenzione delle unità maggiori.
Insomma, oggi questa peculiare modalità di trasporto pubblico è garantita non solo da un'articolata rete organizzativa in grado di far fronte alla sempre più esigente domanda di mobilità, ma si regge quotidianamente – e come potrebbe essere diversamente? - sulla professionale e sapiente artigianalità delle maestranze impiegate tanto quanto sull'abilità e affiatamento dei propri equipaggi, in grado di svolgere un servizio di navigazione complesso e difficile in un ambiente spesso ostico, sebbene ricco di fascino per occhi forestieri, trasformatosi in orgoglioso stile di vita per chi lo pratica. Perché a Venezia *"barca xé casa"*.

© testo e fotografie di Franco Mammana

NOSTOP
RESPONSABILE DI REDAZIONE Vittoria SCORDO
GRUPPO DI REDAZIONE Guido BARCUCCI, Luca STANZIONE
PROGETTO GRAFICO ORIGINARIO Armando Artibio FANFONI - RESTYLING URAKEN Graphix
Redazione Via Morgagni 27 - 00161 Roma - Tel. 06.440761
Contatti mail: nostop@filtcgil.it - I numeri arretrati sono consultabili su: www.filtcgil.it
Supplemento al n°6 ottobre/novembre 2014 de "Il lavoro nei trasporti" Mensile della FILT-CGIL nazionale Direzione/Amministrazione EDITRICE EDITRASPORTI Via Morgagni 27 - 00161 Roma Iscritto al n°92/82 del Registro Pubblicazioni periodiche del Trib. di Roma il 10/3/82 Testata registrata presso il Registro Nazionale della Stampa Direttore Responsabile Paolo Serventi Longhi Sped. in abb. postale c26 art.20 lett. B art.2 della legge 23/12/96 n° 662 Roma
Chiuso in tipografia: 1 dicembre 2014 BINE EDITORE - Corso di Porta Vittoria 43, Milano
Videoimpaginazione e fotolito PRG Via Gaffurio 2, Milano - info@prgfotolito.it - Graphic Artist: Roberto Ambrosioni

GALLERIA

FILT-CGIL
CGIL